

MESTRADO INTEGRADO

ARQUITECTURA

**Os bairros operários da Companhia de
Caminhos de Ferro Portugueses.
O caso do Entroncamento até à
primeira metade do século XX.**

Diogo Paixão

M

2016

Orientação Científica

Professor Doutor Eliseu Manuel Vieira Gonçalves

Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

Projeto de investigação Mapa da Habitação PTDC/CPC-HAT/1688/2014

Cofinanciado por:



UNIÃO EUROPEIA
Fundos Europeus
Estruturais e de Investimento



Aos meus pais e irmã.

Ao meu avô.

AGRADECIMENTOS

Ao Arquivo da CP, na pessoa da Dra. Ana Sousa, pela prontidão e disponibilidade para ajudar.

À Dra. Manuela Poitout por ter cedido alguns dos seus textos e indicado outros tantos.

À Jofil Foto, na pessoa do Sr. Vítor da Silva, por ter gentilmente cedido várias das fotografias que ilustram este trabalho.

À Câmara Municipal do Entroncamento, na pessoa do Arq. José Tavares, por ter cedido os desenhos e fotografias que ajudaram a estudar a cidade.

Ao grupo de investigação *Mapa da Habitação*, pela possibilidade de concretizar este trabalho.

Ao Professor Doutor Eliseu Gonçalves pela disponibilidade e orientação.

À Sara, Mariana, Igor e Raúl pela companhia e pelos bons momentos.

Ao David, pela paciência e carinho.

Ao Francisco, Bruno, Filipe, Ana, Ahmed e João pelas várias oportunidades.

A todos os que de uma maneira ou de outra me acompanharam durante os últimos seis anos.

NOTA PRÉVIA SOBRE CRITÉRIOS DE REDACÇÃO E IMAGEM

Nesta dissertação foram utilizados documentos de autoria, proveniência e pertinência diversa cujos critérios de referenciação importam esclarecer.

As fontes bibliográficas internacionais utilizadas são na sua maioria de origem francófona, tendo-se optado por manter qualquer citação na sua língua original. Cada citação será sempre acompanhada de uma tradução livre em nota de rodapé.

Também as imagens utilizadas obedecem a um critério simples para a distinção entre o material recolhido em arquivo e fontes bibliográficas (imagens em escala de cinzas) e aquele produzido especialmente para esta dissertação (imagens em escala de verdes).

As legendas de cada imagem, ainda que auxiliadas por uma pequena seta, correspondem sempre à ordem das imagens, de cima para baixo, da esquerda para a direita.

O redesenho de todos os elementos gráficos do Bairro da Caixa de Reformas e do Bairro Camões foi um trabalho essencial para a sua compreensão.

Neste documento não se tomam as alterações introduzidas no último Acordo Ortográfico da Língua Portuguesa.

RESUMO

A inconstância política que se viveu em Portugal na transição do século XIX para o século XX, contribuiu para um afastamento de Portugal face às influências internacionais e para a procura de uma *Identidade Nacional*.

Ainda assim, nascia em Portugal - pelas mãos daqueles que procuravam na arquitectura moderna uma solução para a arquitectura dos novos programas - uma arquitectura de uma modernidade inevitável, que buscava um novo rumo para a uma arquitectura nacional.

A arquitectura ferroviária do início do século XX é, então, produto um processo de destilação de estilos e ideologias internacionais, de um duplo filtro entre Europa e Portugal, e Portugal e a Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses, resultando numa arquitectura miscigenada, de carácter híbrido entre a ideologia da Identidade Nacional, materializada na *Casa Portuguesa*, e os programas modernos.

Essencialmente nascida de uma estreita relação com o caminho-de-ferro, a cidade do Entroncamento não apresenta uma *grande* arquitectura. Existe sim um grande campo de experiências da aplicação das novas doutrinas arquitectónicas e das utopias espaciais que pontuaram o final do século XIX e o início do século XX portugueses e europeus.

É sobre estas experiências, que se debruçaram sobretudo no problema da habitação operária e na procura de soluções económicas que resolvessem esse mesmo problema, que se vai trabalhar esta dissertação.

palavras-chave:

Caminho-de-ferro; habitação económica; bairros operários; casa portuguesa; experiências de modernidade

ABSTRACT

The political instability lived in Portugal during the transition of the 19th century to the 20th century, strongly contributed to the shielding of Portugal from international influences and to the need of a *National Identity*.

Yet, was born in Portugal - by the hand of those who looked in modern architecture for a solution to the new architectural and social programs - an architecture of inevitable modernity that searched a new path towards a national architecture.

The railroad architecture of the beginning of the 20th century is, in this way, product of a sifting of international styles and ideologies, and of a double filter between Europe and Portugal, and Portugal and the Portuguese Railroad Company. This would result in a mixed architecture, with a hybrid character, somewhere between the ideology of the *Casa Portuguesa* (Portuguese House) and the modern programs.

Essentially born from a straight connection with the railroad, the city of Entroncamento doesn't show *great* architecture. In spite, it is an enormous field of experimentation for the new architectural doctrines and for the spacial utopias that marked the end of the Portuguese and European 19th century and the beginning of the 20th century.

This work is about these experiences that focused mainly on the housing crisis and in the search of its solution.

keywords:

Railroad; economic housing; working class neighborhoods; portuguese house; experiences of modernity

SUMÁRIO GERAL

| | |
|----|---|
| 14 | 1. INTRODUÇÃO À INVESTIGAÇÃO |
| 24 | 2. DAS POLÍTICAS NACIONAIS À IMPORTAÇÃO DE MODELOS |
| 26 | 2.1. Políticas nacionais para a habitação operária |
| 35 | 2.2. Modelos importados |
| 42 | 3. O CASO DO ENTRONCAMENTO |
| 43 | 3.1. Contexto social e produtivo |
| 43 | 3.1.1. Portugal e o caminho-de-ferro |
| 46 | 3.1.2. O lugar do Entroncamento antes do caminho-de-ferro |
| 48 | 3.1.3. Crescimento urbano do Entroncamento |
| 58 | 3.2. A C.P. e a orientação arquitectónica do Estado |
| 69 | 3.3. Distribuição urbana dos bairros |

| | |
|-----|--|
| 82 | 4. BAIRRO CAMÕES |
| 84 | 4.1. Cottinelli Telmo |
| 88 | 4.2. O primeiro bairro-jardim |
| 93 | 4.3. Variedade e unidade no Bairro Camões |
| 100 | 4.4. Átrio central como elemento de projecto |
| 106 | 5. CONCLUSÃO |
| 112 | A. FONTES E BIBLIOGRAFIA |
| 122 | B. CRÉDITOS DE IMAGEM |
| 126 | C. ANEXOS |



▲ Fig.1. Entrada principal para o Bairro Camões. Composição digital com fotografia e ilustração.

1

INTRODUÇÃO À INVESTIGAÇÃO

Tema Esta dissertação, de carácter monográfico, centrada na cidade do Entroncamento, desenvolve a análise numa dupla perspectiva: por um lado, procura-se analisar o processo de crescimento urbano, em articulação com o caminho-de-ferro; por outro, identificar, descrever e catalogar os bairros operários destinados aos funcionários da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (actual CP) bem como estudar as suas tipologias.

Não se trata, no entanto, de mais uma História do Entroncamento, já alvo de outras monografias listadas na bibliografia, mas sim de uma análise da constituição de um espaço e do seu desenvolvimento ao longo da história.

Origem do Tema O caminho seguido neste trabalho começou a ser traçado em Estocolmo, durante o meu período de estudos no Instituto Real de Tecnologia (KTH), parte do programa Erasmus.

No seminário *Experiences of modernity, crisis and the city: Stockholm 1900-1930*¹ entrei em contacto pela primeira vez com o conceito de *pre-modernism*, das primeiras experiências de modernidade (ainda que involuntárias), da adaptação de arquitecturas historicistas e conservadoras aos programas modernos que surgiam em Estocolmo numa segunda vaga da revolução industrial: os equipamentos de consumo de cultura – salas de espectáculo, cinemas –, do culto do corpo, os grandes armazéns comerciais. Também neste seminário foi discutida a questão da crise habitacional sueca, e a construção de habitação de baixo custo.

Num primeiro momento, esta dissertação estudaria o panorama geral de um Portugal equivalente, pontuado de experiências *proto-modernas*, miscigenadas entre o tradicional conservador e o moderno internacional.

1. Seminário lecionado por Kristina Knauff, no Instituto Real de Tecnologia (KTH), entre Outubro de 2014 e Janeiro de 2015.

Procurou-se um *moderno escondido* na nossa história recente, do início do século XX.

Pouco depois, deparei-me com a personagem do Arquitecto José Ângelo Cottinelli Telmo, que sabia ter obra na minha cidade, o Entroncamento. As leituras consequentes, levaram-me a perceber que existia no Entroncamento um conjunto de obras de carácter moderno, muito maior que aquele de que tinha conhecimento, na sua maioria, equipamentos relacionados com o caminho-de-ferro e a génese da cidade.

Foi então que, por mera coincidência, conheci a proposta de dissertação do projecto *Mapa da Habitação*, do grupo de investigação *Atlas da Casa*, do Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo. Essa proposta focava-se na cidade do Entroncamento e nos seus bairros ferroviários, um dos quais, da autoria de Cottinelli Telmo.

Estas diferentes questões – das experiências de modernidade, dos novos programas, da habitação ferroviária – vão intersectar-se neste trabalho.

A presente dissertação – *Os Bairros Operários da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses: o caso do Entroncamento até à primeira metade do século XX* – tem como corpo de análise as soluções promovidas pela Companhia de Caminhos de Ferro no Entroncamento, procurou-se ilustrar o explosivo crescimento e o esboço da solução para o espaço urbano da (ainda não) cidade nas primeiras décadas do século XX. Estas soluções estão associadas ao momento seminal da discussão que procurava dar resposta à questão social do alojamento operário.

Não existe *grande* arquitectura no Entroncamento. Existe sim um grande campo de experiências da aplicação das novas doutrinas arquitectónicas e das utopias espaciais que pontuaram o final do século XIX e o início do século XX portugueses. A cidade constitui assim uma tela em branco onde serão ensaiadas diferentes abordagens ao problema da habitação social.

O Entroncamento é, essencialmente, uma cidade nascida da indústria e, por isso, pretende-se estudar a estreita conexão entre o espaço industrial-

Objecto de Estudo

► Fig.2. Liljevalchs Konsthall, 1913-1916, Estocolmo, do Arquitecto Carl Bergsten. A galeria foi um dos principais casos de estudo do seminário *Experiences of modernity, crisis and the city: Stockholm 1900-1930*.

ferroviário e a criação de um espaço arquitectónico moderno, inevitável.

Cerca de quarenta anos passaram entre a fundação da povoação em 1962 e o início do forte crescimento urbano no início do século XX. Nesse período consolidou-se a base sobre a qual a povoação cresceria: definiram-se os centros a partir dos quais se desenvolveria a cidade, construíram-se os primeiros equipamentos para o apoio aos operários e criaram-se as oportunidades atractoras, propícias ao crescimento populacional.

Crescimento esse, originou no Entroncamento, tal como noutras cidades Portuguesas e Europeias que passavam por processos semelhantes, uma forte crise habitacional. Como solução, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses mandou erguer uma série de bairros para albergar os seus trabalhadores.

É sobre esses bairros que nos debruçaremos ao longo deste trabalho, tentando perceber qual a evolução do pensamento por detrás a sua construção, não só do ponto de vista da arquitectura, mas também das políticas sociais da época e da forma como estas eram adaptadas pelos construtores.

Metodologia A falta de documentação e informação sobre os casos de estudo e, por vezes, uma parca, ou até inexistente, colaboração por parte das autoridades que detêm os documentos necessários, obrigou a um empreendimento



centrado no levantamento e sistematização de informação primária, maioritariamente inédita. As plantas, os cortes e os alçados, ainda que impossíveis de encontrar para dois dos bairros, foram elementos essenciais para este trabalho, tendo-se igualmente recorrido a fotografias aéreas e outros registos gráficos.

Coube ainda neste processo, a experiência no local, que permitiu complementar com as visitas aos diferentes bairros as lacunas de informação que não existiam documentadas. Estas visitas não só contaram com o registo fotográfico e medições de alguns elementos dos bairros, mas também com conversas com alguns dos poucos moradores que ainda lá habitam. Conversas que permitiram compreender alguns aspectos da antiga vivência dos bairros, bem como confirmar e complementar os dados adquiridos na leitura da pouca bibliografia existente sobre o tema.

Quanto ao interior dos edifícios, apenas se teve acesso a uma das habitações do Bairro da Caixa de Reformas da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses, pois nos restantes casos ou não se obtiveram autorizações ou as portas e janelas se encontravam emparedadas.

O principal caso de estudo – o Bairro Camões - foi trabalhado mais aprofundadamente, tendo-se procedido ao redesenho dos elementos gráficos (plantas, alçado e cortes). Estes desenhos foram realizados com base nos desenhos adquiridos no Arquivo Histórico da Infraestruturas de Portugal (antiga REFER), utilizando as medidas cotadas, bem como utilizando medidas complementares e fotografias recolhidas no lugar. Não se tratam de actualizações dos desenhos, mas sim de um processo de compreensão dos projectos originais.

De forma a sistematizar a informação recolhida e a criar uma base de dados de fácil consulta para futuros trabalhos optou-se por um método simples de catalogação, dividido em três momentos e uma síntese: a primeira catalogação foi dos elementos gráficos do projecto, divididos por bairro e subdivididos por anos referentes às fases de projecto; procedeu-se de seguida à catalogação de todas as fotografias e gravuras, igualmente

► Fig.3. Duas casas do Bairro Camões, completamente abandonadas e emparedadas.

divididas por bairro e subdivididas por fontes; o terceiro e último catálogo condensa as fontes bibliográficas e arquivísticas divididas por bairro.

A síntese destes catálogos é constituída por um elenco de nove entradas, cada uma referente a um diferente bairro do Entroncamento, não contemplando apenas os bairros ferroviários. Cada ficha cruza as diferentes informações obtidas: agentes intervenientes no projecto e natureza da operação, localização no contexto urbano, qualificação das soluções arquitectónicas adoptadas, elementos gráficos exemplificativos e referências bibliográficas, arquivísticas e regulamentares, bem como relações directas com outros bairros do contexto da cidade e do país.

Objectivos do Estudo

Passado recente, constitui (...) um património menos reconhecido que não é vulgarmente considerado histórico. (...) Para a sua conservação importa controlar as mudanças. Pelo que é legítimo equacionar as possibilidades de valorização, recuperação, reutilização e adaptação a novos programas. (...) Condição para a salvaguarda deste passado recente é a realização de inventários que documentem conjuntos ou obras singulares e que justifiquem a sua preservação para futuras gerações.²

2. *Arquitectura moderna portuguesa: 1920-1970*. TOSTÕES, Ana (coord.). Lisboa: Instituto Português do Património Arquitectónico, 2003.pp.10-11

Paralelo a estes inventários, já atrás referidos, propõe-se estudar o caso da cidade do Entroncamento, colmatando, em simultâneo, o vazio de estudos sobre a arquitectura desta cidade e da habitação popular lá realizada. O



1. Introdução à investigação

estudo dos casos será sempre inserido e referenciado a um contexto nacional e europeu.

Procura-se uma leitura que confronte as características formais e funcionais do espaço doméstico com operações ligadas ao contexto político português, às estratégias de delineação de tecido urbano, à restante arquitectura produzida na época pela Companhia de Caminhos de Ferro (estações de caminho-de-ferro, armazéns de víveres, dispensários anti-tuberculose, etc.), ou aos modelos de habitação mais consentidos. Espera-se, assim, fundamentar conhecimento que informe e complemente a história da arquitectura da habitação económica nas primeiras três décadas do século XX.

Surgem então, neste contexto, duas importantes questões, que corresponderão aos dois capítulos que constituem o *corpus* desta dissertação:

De que forma a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses filtrou as políticas de habitação do Estado?

Pergunta necessária para a compreensão dos bairros ferroviários, produto final deste filtro, e que leva a uma segunda questão, focada nos casos de estudo:

De que forma o pensamento moderno, inevitável num contexto predominantemente ferroviário, delineou o projecto dos bairros operários no Entroncamento?

Através do estudo do contexto português e europeu, propõe-se verificar a aplicação desse filtro, bem como dos princípios modernistas, no caso específico do Entroncamento.

Procurar-se-á sempre o confronto entre as opções formais e espaciais dos projectos com as diferentes políticas nacionais de habitação, marcadas pelo debate entre a *Casa Portuguesa* e os ideais modernos internacionais, bem como com outras políticas menores dos planos de embelezamento ou da vigilância normativa do poder político.

Estrutura da Dissertação

O trabalho divide-se em quatro partes essenciais, seguindo uma hierarquia de capítulos e subcapítulos em torno de um *corpus*, onde se procurará dar resposta às questões acima enunciadas. Os elementos apresentados no final, em anexo, deverão servir como apoio à leitura dos casos de estudo, bem como de uma síntese que permitirá expandir a leitura desta dissertação.

Parte-se de uma escala maior, do contexto nacional e europeu e caminha-se em direcção a uma escala menor, da unidade habitacional, chegando até ao estudo de uma só divisão.

A primeira parte deste trabalho, intitulada 2. *Habitação Operária em Portugal no início do século XX*, vai compreender um Estado da Arte das políticas portuguesas de habitação económica e as orientações de estilo do Estado.

Trata-se de uma abordagem prévia que pretende contextualizar e fundamentar os dois capítulos seguintes, através do estudo de bibliografia temática e de regulamentação. Dentro desta contextualização nacional, é ainda feita uma resenha dos modelos de habitação importados de outros países europeus, criando desta forma as bases para a compreensão das opções tomadas em Portugal, bem como para a análise do caso de estudo.

▼ Fig.4 e ► Fig.5. Perspectivas dos Bairros do Boneco e Camões, respectivamente, vistos da Rua Ferreira de Mesquita.



No capítulo 3. *O caso do Entroncamento* inicia-se o estudo do caso

específico da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses, no qual se tenta auferir qual a postura da Companhia face às políticas nacionais e de que forma estas são manipuladas nas suas construções.

Posto isto, inicia-se o estudo da cidade do Entroncamento, passando pela sua génese em 1962, e tentando compreender o seu rápido crescimento e de que forma o caminho-de-ferro contribuiu para essa evolução. Devido à falta de documentos coevos, utilizar-se-ão principalmente os mapas produzidos por Maria Madalena Lopes³, produzidos em 1952, sobre especulações e testemunhos orais.

No capítulo 4. *Bairro Camões* analisa-se o caso específico do Bairro Camões, recorrendo para isso à criação de quatro textos individuais que condensam aspectos únicos ao bairro, conjugando-os de forma a facilitar a compreensão de cada um dos casos. Desta forma, cria-se também um conjunto de pequenas narrativas temáticas, a que se poderá recorrer em investigações futuras; numa segunda parte, é feita uma comparação entre os dois bairros, contrapondo os diferentes aspectos anteriormente estudados.

Pretende-se, ao longo desta narrativa, proporcionar uma leitura em que se confrontem constantemente as diferentes perspectivas sobre o que seria a “*habitação económica, saudável e cómoda*”⁴ e de que forma o bairros construídos no Entroncamento são produto dessa discussão, de forma a complementar a história da habitação económica portuguesa.

3. LOPES, Maria Madalena *Entroncamento. O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995

4. Expressão frequentemente utilizada no discurso político da época, conforme referido em GONÇALVES, Manuel Vieira *Bairros de Habitação Popular no Porto, 1899-1933: A prática de uma arquitectura económica, saudável e cómoda nas vésperas do moderno*. Porto: FAUP, 2014.

Os Bairros Operários da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses.
O caso do Entroncamento até à primeira metade do século XX.

2

DAS POLÍTICAS NACIONAIS À IMPORTAÇÃO DE MODELOS

UMA LEITURA DA HABITAÇÃO OPERÁRIA EM PORTUGAL
NO INÍCIO DO SÉCULO XX

No ano de 1890, em Inglaterra, surgiu a primeira lei que procurava atacar a importante questão da construção de casas baratas e higiénicas para os mais necessitados. Foi o primeiro país a tomar esta iniciativa e as suas leis constituíram uma base importante para os países que seguiram o seu exemplo.

Em Portugal, apesar de já existirem algumas tentativas de resolver este problema – maioritariamente iniciativas particulares, sem qualquer apoio do Estado –, os primeiros esboços para políticas de habitação económica começam apenas a aparecer no início do século XX.

É importante perceber que as diferentes formas de governo a que o país esteve sujeito entre o final da Monarquia e o Estado Novo, bem como a constante atenção ao que de novo se praticava na Europa, inevitavelmente se reflectiram em diferentes abordagens ao problema da habitação. Manuel C. Teixeira⁵ identifica três diferentes períodos nas políticas habitacionais em Portugal. O primeiro, definido entre 1880 e 1910, trata-se das últimas décadas da monarquia constitucional, marcado pela tomada de consciência do problema da habitação e pelo início do seu debate; o segundo, entre 1910 e 1926, a Primeira República, onde nascem as primeiras políticas para a resolução de um problema crescente; e, finalmente, o Estado Novo, nascido em 1933 após a revolução de 1926, onde se desenrola a grande parte do debate e onde é levado a cabo o maior número de iniciativas para combater o défice de habitação.

É apenas com o início da Primeira República que vão surgir os primeiros esforços para a criação de uma legislação que permitisse regulamentar e resolver o problema da habitação para os mais pobres, com propostas apresentadas em 1914, 1915 e finalmente uma primeira lei em 1918.⁶

5. TEIXEIRA, Manuel C., “As estratégias de habitação em Portugal, 1880-1940”. in *Análise Social*, 1992, (XXVII).

6. Decreto Lei n.º 4:137 de 25 de Abril de 1918 da Presidência do Ministério. Diário do Governo: I Série, N.º 87 (1918). Acedido a 1 jun. 2016. Disponível em www.legislacao.org

2.1. POLÍTICAS NACIONAIS PARA A HABITAÇÃO OPERÁRIA

Nas últimas décadas da Monarquia, a indústria portuguesa, ainda que minoritária no panorama económico nacional, produziu uma carência de habitação de baixo custo para os seus empregados. O aumento substancial da procura deste tipo de habitação, o rápido crescimento dos equipamentos e o crescente afluxo de pessoas para estes novos centros industriais levou à necessidade de construir novas casas para os trabalhadores.

As últimas décadas da Monarquia

Esta nova construção de baixo custo foi, até ao final do século XIX, essencialmente promovida por construtores privados no Porto e em Lisboa – com particular destaque para o jornal *O Comércio do Porto* – mas também noutros locais de indústria mais estratégicos.

No Porto, o problema da habitação foi resolvido essencialmente de duas formas: a primeira foi a sobreocupação de antigos edifícios; a segunda, e mais comum, a partir de cerca de 1850, foi a construção das *ilhas* nos logradouros de construções do início do século. As *ilhas* consistiam em linhas de pequenas habitações de um único piso, de carácter insalubre, onde viviam famílias inteiras. Na sua grande maioria, as *ilhas* careciam de abastecimento de água e possuíam um único sanitário comum a todos os habitantes.

Já em Lisboa, a habitação de baixo custo apareceu inicialmente na forma de *pátios*, espaços aproximadamente regulares, no interior de quarteirões, com pequenas casas no perímetro e viradas para um espaço central comum. Este espaço central variava entre espaços mais amplos ou mais alongados, os últimos apresentando uma espacialidade mais próxima das *ilhas* do Porto.

Ilhas e pátios eram formas de investimento baratas, geralmente levadas a cabo por pequenos promotores, e que lhes garantia uma fonte de rendimento externa à sua principal actividade. Estes investimentos de baixo custo e grande quantidade produziram, como seria de esperar, habitações de baixa qualidade.

7. TEIXEIRA, Manuel C., “As estratégias de habitação em Portugal, 1880-1940”. in *Análise Social*, 1992, (XXVII). p.67

8. *Inquerito Industrial de 1881*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1881.

As rendas tinham de ser necessariamente muito baixas, a fim de se ajustarem aos salários modestos dos trabalhadores, o que resultava nos alojamentos extremamente pobres, pequenos e insalubres em que a maior parte das classes trabalhadoras viviam nas cidades.⁷

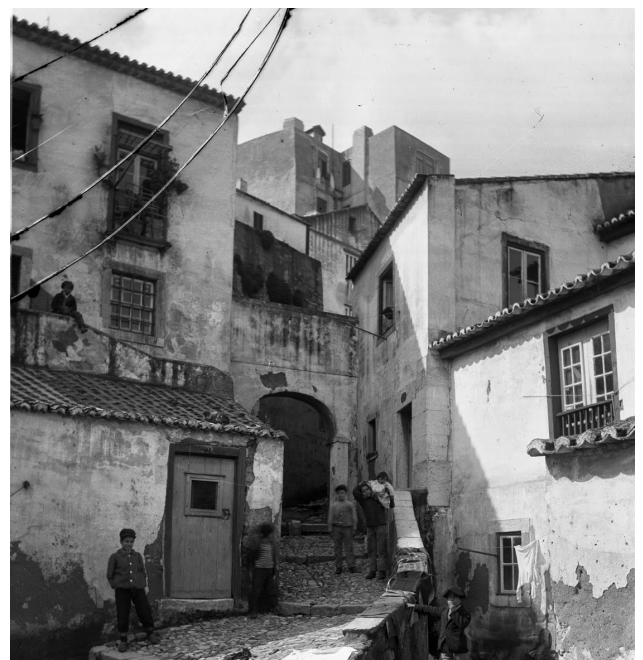
Em 1880 tomou-se consciência na Europa, e também em Portugal, da crescente crise habitacional nas cidades e da necessidade de encontrar soluções para esse problema. Com o *Inquérito Industrial de 1881*⁸, revelaram-se em Portugal as condições precárias da habitação operária e o tema da habitação económica emergiu, começando assim o debate que procurava soluções para o alojamento.

É possível, a partir dos finais do século XIX, perceber uma tendência para propostas legislativas que preferenciavam a *moradia isolada* sobre soluções falansterianas de aglomeração – como poderá ser exemplo o Familistério de Charles Fourier (1772-1837).

As primeiras duas décadas do século XX português são, ao nível da cultura e da arquitectura, marcadas pela questão da procura de uma identidade nacional – materializada na *Casa Portuguesa* – e pelos novos programas. Tudo isto acontece paralelamente a um desejo de modernização que dominava a cultura ocidental (Portugal incluído). É, então, uma época marcada por um duelo/dueto entre aqueles que acreditavam no progresso

▼ Fig.6. Ilha na rua do Campo Alegre, Porto.

► Fig.7. Pátio Dom Fradique, Lisboa.



através da modernização, e aqueles que, numa nostalgia do passado, a desprezavam.

Se a questão da casa portuguesa e dos novos programas constituem temas dominantes nas duas primeiras décadas do século XX – período de transição hesitante entre a valorização culturalista das especificidades nacionais e a adesão aos modelos progressistas europeus, em acelerada transformação técnica, conceptual e ideológica -, os limites da produção definem-se entre uma aproximação de acento racionalista, que ainda não é capaz de integrar o potencial contido nos novos materiais, e um gosto que se adapta cenograficamente ao programa pelo estilo.⁹

Este debate passa por diferentes experiências para a resolução de um mesmo problema. O principal debate desenrolava-se entre os que defendiam a habitação colectiva, de entre os quais se poderá destacar o Arquitecto Miguel Ventura Terra (1866-1919), e os que defendiam a casa unifamiliar isolada, como o Arquitecto Raul Lino (1879-1974).

[Em 1900] Para uns, o problema da carência de habitação para as classes desfavorecidas e da degradação das condições de vida – sentida em todo o território e, especialmente, nos meios urbanos – deve ser enfrentado com urgência numa resposta cívica somente possível através das novas técnicas ao dispor da arquitectura, indispensáveis para a realização em altura de edifícios de habitação colectiva em condições económicas vantajosas. Para outros, a resposta é primordialmente um problema humano, que deve ser abordado pela defesa de uma identidade portuguesa ameaçada, ou seja, pela defesa da sua cultura que, através da arquitectura e em particular da casa unifamiliar, será um estímulo para a formação e enriquecimento dos seus habitantes.¹⁰

Domina, apesar da divergência de opiniões, uma preferência pelo modelo da casa unifamiliar, com jardim, por oposição aos blocos de apartamentos, reservados apenas para casos extremos onde factores económicos e espaciais assim o obrigassem. Neste sentido, torna-se importante perceber as políticas higienistas. Em 1903 é publicado o *Regulamento de Salubridade das Construções Urbanas*. Esta nova legislação vai traduzir-se numa nova configuração do espaço doméstico e, consequentemente, na arquitectura da casa.

9. *Arquitectura moderna portuguesa: 1920-1970.* coord. TOSTÕES, Ana. Lisboa: Instituto Português do Património Arquitectónico, 2003.

10. RAMOS, Rui Jorge Garcia. *Modernidade inquieta. arquitectura e identidades em construção: desdobramento de um debate em português.* Porto: Edições Afrontamento, 2015. p.59

A Primeira República

O crescente número de movimentos sociais e de greves, iniciado com a Primeira República, levou a que o novo regime se visse obrigado a ceder a algumas exigências das classes operárias, e, assim, a habitação tornou-se uma questão política importante.

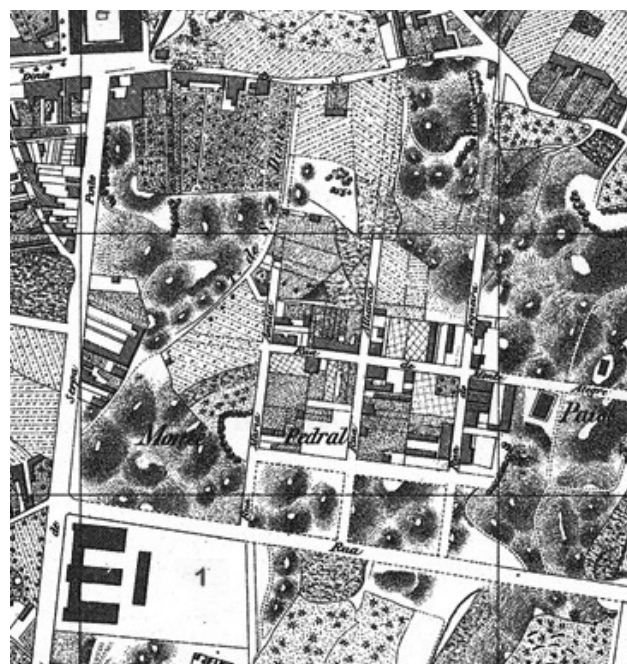
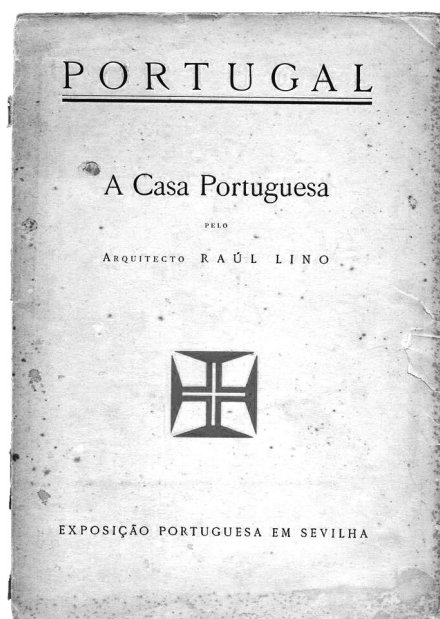
Uma das primeiras medidas de combate às condições precárias em que vivia a classe operária foi a Lei do Inquilinato, que congelava as rendas (sendo apenas permitido o seu aumento em 10% de dez em dez anos) e impedia os frequentes despejos injustificados. Desta forma os inquilinos usufruíam de uma maior segurança, ainda que as condições de habitação se mantivessem as mesmas.

Ainda na primeira década da República, inspirada pela ação filantrópica d'*O Comércio do Porto*, a Câmara Municipal do Porto desenvolveu uma acção pioneira ao promover e construir quatro bairros para operários. Já em Lisboa, a Câmara Municipal demonstrou pouco ou nenhum interesse neste assunto entre os anos de 1910-1926.

Em 1918 é aprovado o Decreto-Lei n.º 4137/1918, de 25 de Abril, que estabelecia providências relativas à promoção da construção de casas económicas. Este decreto é baseado em propostas anteriores de 1914 e 1915 que tinham sido reprovadas.

▼ Fig.8. *A Casa Portuguesa* do Arquitecto Raúl Lino.

► Fig.9. O Bairro do Monte Pedral (1899), do Arquitecto Marques da Silva, mandado construir pel'*O Comércio do Porto*



Uma dessas questões e de maior importância é a que se destina a conseguir a construção em grande escala das casas económicas, com todas as possíveis condições de conforto, independência e higiene, destinadas principalmente nas grandes cidades aos que, por carência de recursos materiais, têm sido obrigados até agora a viver em residências infectas, sem luz nem ar, e por isso gravemente nocivas à saúde dos que as habitam.¹¹

Neste documento são aplaudidas as iniciativas estrangeiras, com principal atenção às legislações Inglesas (1890) e Francesas (1908). Também é tida como exemplar a iniciativa d'O Comércio do Porto na construção dos seus bairros. São ainda explorados os benefícios da construção de casas económicas para o Estado e outros promotores, dando principal relevo ao retorno de capitais que estes conseguiriam, compensando o investimento inicial.

Neste decreto são delineadas algumas regras para a construção das casas e bairros de casas económicas e é definido um tipo para a casa económica (Título I). A casa unifamiliar isolada ou geminada, com terreno na retaguarda e pequeno jardim à frente passa, desta forma, a ser oficial.

Dez anos mais tarde, em 1928, são emitidos dois novos decretos (Decreto Lei 16055/1928, de 22 de Outubro, e Decreto Lei 16085/1928, de 29 de Outubro) onde são reforçadas e ajustadas as ideias expostas no decreto anterior.

Apesar do interesse, tanto académico como profissional, dos arquitectos pelo desenho das casas económicas, este problema da habitação vai pedir-lhes respostas operativas por oposição à construção espontânea pelos próprios operários ou por outros pequenos empreendedores que procurem lucrar com soluções precárias para este problema.

The fundamental symbols and rituals of the nation were conceived throughout the Primeira República and they would be ideologically absorbed by the totalitarian nationalist regime imposed after the military coup in 1926.¹²

O Estado Novo

Em 1928 dá-se início à *Ditadura Nacional*, presidida por Óscar Carmona (1926-1951), que procura construir uma obra de salvação nacional. O

debate em torno da *Casa Portuguesa* e da *Identidade Nacional* vai, mais que nunca, influenciar a produção de arquitectura. Passa a ser a figura do Estado a assumir o problema da habitação, privilegiando os novos conjuntos habitacionais e defendendo um tipo para a casa portuguesa.

Na perspectiva de que o Estado não deveria suportar a construção da habitação económica sozinho, António de Oliveira Salazar (1889-1968) e Duarte Pacheco (1900-1943) desenvolveram leis que suportavam a iniciativa privada ou público-privada apoiada pelo Estado.

É apenas em 1933, quando se consolida a constituição do Estado Novo, que surge a primeira lei que consegue criar programas para a construção de casas económicas em grande escala. Esta lei é sobretudo baseada no Decreto-lei n.º 4137, de 1918, e nos Decretos-lei n.º 16055 e 16085, de 1928. Procederam-se, assim, às primeiras tentativas de standardização das casas, de aplicação de princípios higienistas, procura e implantação de novas estratégias de planeamento. Tudo isto apoiado por organizações administrativas e económicas criadas especialmente para estes programas.¹³

Com o programa das Casas Económicas definiu-se um modelo de habitação – que em vários aspectos seguia anteriores propostas legislativas¹⁴ – em que a casa unifamiliar de *aspecto português* (o que quer que isso significasse) era protagonista: uma moradia de pequenas dimensões e baixo custo, que possibilitasse a sua aquisição por parte da população mais pobre. Este modelo dotava as casas de espaços exteriores, de quintal ou onde o cultivo fosse possível, de forma a desvanecer o limite entre cidade e campo e de forma a “*estimular as reminiscências culturais da população a que este tipo de alojamento se destinava*”¹⁵. Não só as casas, mas também os bairros que constituíam procuravam esta referência à terra e à história.

A casa passa assim a ser um factor fundamental para o desenvolvimento do culto da nação, modelada por Salazar como pedra angular da *Identidade Nacional*. É importante referir que a casa foi um aspecto que nunca foi alterado na sua política¹⁶, sendo recorrente nos seus discursos a afirmação da necessidade de qualquer família ter a sua própria casa:

11. Decreto Lei n.º 4:137 de 25 de Abril de 1918 da Presidência do Ministério. Diário do Governo: I Série, N.º 87 (1918). Acedido a 1 jun. 2016. Disponível em www.legislacao.org p.451

12. “Os símbolos e rituais fundamentais da nação foram concebidos durante a Primeira República e seriam ideologicamente absorvidos pelo regime totalitário impotente depois do golpe militar de 1926”. Tradução livre de RAMOS, Rui Jorge Garcia, GONÇALVES, Eliseu e SILVA, Sérgio Dias, “From the Late 19th Century House Question to Social Housing Programs in the 30s: the Nationalist Regulation of the Picturesque in Portugal”. in *do.co.mo.mo - Modern Housing, Património Vivo*, 2014, (51). p.8

13. *Ibid.*

14. TEIXEIRA, Manuel C., “As estratégias de habitação em Portugal, 1880-1940”. in *Análise Social*, 1992, (XXVII).

15. CARVALHO, Ricardo, *A Cidade Social*. Lisboa: Universidade Autónoma de Lisboa, 2016. p.122

16. RAMOS, Rui Jorge Garcia, GONÇALVES, Eliseu e SILVA, Sérgio Dias, “From the Late 19th Century House Question to Social Housing Programs in the 30s: the Nationalist Regulation of the Picturesque in Portugal”. in *do.co.mo.mo - Modern Housing, Património Vivo*, 2014, (51).

A intimidade da vida familiar reclama aconchego, pede isolamento, numa palavra, exige a casa, a casa independente, a nossa casa (...) É naturalmente mais económica, mais estável, mais bem constituída, a família que se abriga sob tecto próprio. Eis porque não nos interessam os grandes falanstérios, as colossais construções para habitação operária (...) para o nosso feitio independente e em benefício da nossa simplicidade morigerada, nós desejamos antes a casa pequena, independente, habitada em plena propriedade pela família.¹⁷

Estas políticas de habitação procuravam, de forma *mascarada*, o controlo da vida quotidiana e funcionavam como medida preventiva contra comportamentos sociais indesejados. O afastamento da possibilidade de construção de habitação colectiva garantia a separação das famílias e evitava a criação de grandes grupos, pois temia-se o povo enquanto grupo. Esta segurança era garantida pela possibilidade de aquisição das casas por parte dos moradores. “*The Affordable Houses neighbourhoods would be simultaneously apolitical, as discussing politics was forbidden, and symbols of the regime and of the regime’s beliefs.*”¹⁸

Estabeleceram-se duas classes para as casas, A e B, a ser distribuídas “*em função do salário do agregado familiar do morador-adquirente*”¹⁹, sendo que cada classe teria três tipos, conforme o número e o sexo dos filhos.

É em 1934 que Raul Lino é nomeado para dar imagem à *casa económica* do tipo A. Esta escolha esteve longe de ser accidental, pois Lino já teria publicado os livros onde fundamentava a sua visão do que deveria ser a *Casa Portuguesa*, livros estes que serviram o Estado Novo de instrumentos para formar a sua ideia de casa. Raul Lino vem substituir Pardal Monteiro, a quem esta tarefa teria sido delegada em 1932, mas cuja prática modernista não era concordante com a visão do regime.

Raul Lino desenhou uma casa de um só piso, que pudesse expandir-se conforme as necessidades da família. Vai, paralelamente, tentar definir as áreas mínimas para garantir um espaço confortável, aproximando-se, conscientemente ou não, da ideia de *existenzminimum* começada na década anterior. Esta casa, justificando o porquê de ter sido Raul Lino seleccionado,

17. SALAZAR, António de Oliveira *Discursos (1928 - 1934)*. Coimbra: Coimbra Editora, 1935. p.202

18. “Os bairros de Casas Económicas seriam simultaneamente apolíticos, pois discutir política era proibido, e símbolo do regime e das crenças do regime”, tradução livre de SILVA, Sérgio Dias e RAMOS, Rui Jorge Garcia 2015. “Housing, Nationalism and Social Control: The First Years of the Portuguese Estado Novo’s Affordable Houses Programme. In Proceedings of the Southern Modernisms: Critical Stances Through Regional Appropriations”, Porto: ESAP, 19-21 February 2015. p.273

19. Decreto Lei N.º23052/1933 de 27 de setembro, Diário do Governo: I série, N.º217, consultado em 8 de jun. de 2016, disponível em www.dre.pt.

20. Projecto publicado nos números 8 e 9 d’*A Arquitectura Portuguesa*, 1933, p.71.

21. Decreto Lei N.º28912/1938 de 12 de agosto, Diário do Governo: I série, N.º186, consultado em 8 de jun. de 2016, disponível em www.dre.pt. p.1197

apresenta um telhado de duas águas, janelas pequenas e alpendre sobre a porta de entrada.

Este duelo/dueto entre o binómio *moderno-tradicional* vai ser responsável pela produção das soluções curiosas da arquitectura portuguesa do século XX, como são exemplo as casas com distribuição quadrilátera que estudaremos mais à frente, tendo como bom exemplo a *casa de 5 compartimentos para o sul do país*²⁰, de Cottinelli Telmo (1897-1948). Este é um dos aspectos claramente patentes nas Casas Económicas.

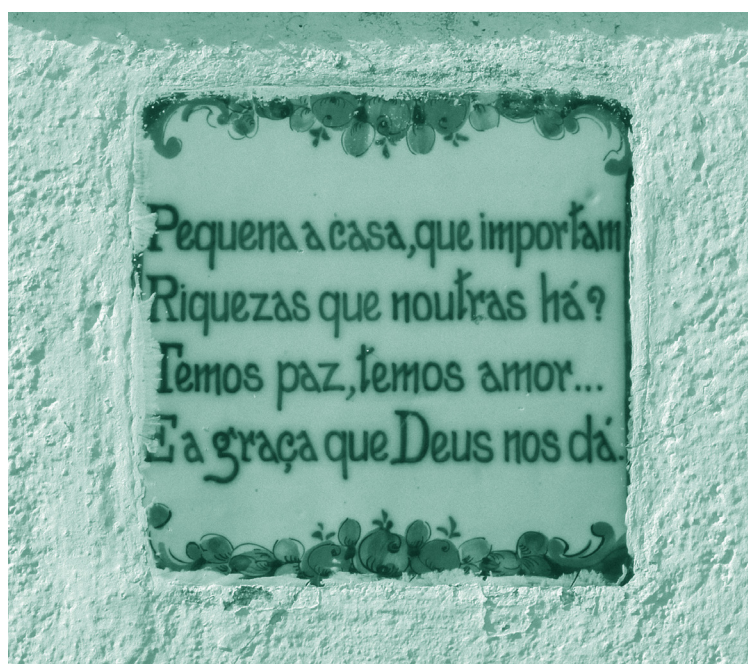
À data de 1938, já teriam sido construídos em Lisboa diversos bairros que totalizavam mais de 600 moradias no regime no Decreto-lei N.º23052/1933. Também no Porto terão sido construídos diversos bairros ao abrigo deste decreto, e outros quantos por iniciativa da Câmara Municipal do Porto, que, paralelamente, experimentava um “*outro sistema baseado numa concepção diferente*”.²¹

No Decreto-lei N.º28912/1938, propõe-se a construção de 2000 casas entre 1938 e 1940. Estas 2000 casas dividir-se-ão em 1200 da classe A (quatro a seis divisões) e 800 da classe B (seis a oito divisões), sempre dotadas de terreno para jardim.

Nesse mesmo decreto, Duarte Pacheco proíbe a construção de casas de

▼ Fig.10. “Português! aproveita todo o teu terreno!”. Propaganda do Estado Novo alusiva ao cultivo em pequena escala, nos terrenos de que cada casa usufruía.

► Fig.11. Azulejo pintado colocado no muro de uma das casas do Bairro de Casas Económicas Dr. António de Oliveira Salazar, no Entroncamento.



um só piso, já que estas são sinónimo de pobreza e o programa das Casas Económicas representava dignidade. “*Todas as moradias, tanto da classe A como as da classe B, passam a ter dois pavimentos, o que dará a todas a feição tão apreciada nas da classe B já construídas.*”²² O tipo B teria sido raramente usado até aqui. Desta forma, o modelo desenvolvido por Raul Lino quatro anos antes é praticamente posto de parte.

Em 1943, o programa propõe a construção por parte do Estado de 4000 novas casas. São também criadas duas novas classes, C e D, destinadas à classe média, com maiores rendimentos. Previa-se um máximo de 800 casas da classe C e 400 da classe D, do total de 4000 a ser construídas.²³

Paralelamente ao programa das Casas Económicas, um grupo de jovens arquitectos, atento ao contexto de reconstrução da Europa pós-guerra, vai estudando as soluções modernas para o problema da habitação. É neste contexto que, em 1946, ao abrigo do Decreto-lei N.º35611/1946, se torna possível às instituições de Previdência Social a construção de obras sociais, nomeadamente a construção de Casas Económicas e Casas de Renda Económica.²⁴

O ano de 1948 é marcado no campo da arquitectura portuguesa pelo 1º Congresso Nacional de Arquitectura. Na discussão do *Tema II – O Problema Português da Habitação*, os arquitectos Nuno Teotónio Pereira e Costa Martins propõem a urgência da aplicação de um princípio que analise as características sociológicas das populações em causa e que, simultaneamente, contemple soluções de habitação em altura. O *bloco* de habitação moderno deixava de ser um elemento isolado na cidade e

◀ Fig.12 e ▼Fig.13. Tabelas relativas às Classes e Tipos das Casas Económicas estabelecidas nos Decretos-Lei números 28912/1938 e 33278/1943, respectivamente.

| Classes | Tipos | | | Total |
|------------------------------|-------|-----|-----|-------|
| | I | II | III | |
| A | 150 | 650 | 400 | 1:200 |
| B | 100 | 400 | 300 | 800 |
| <i>Tótal geral</i> | | | | 2:000 |

| Classes | Área média efectiva em metros quadrados |
|-------------|---|
| A | 150 |
| B | 200 |
| C | 275 |
| D | 350 |

passaria a ser um elemento repetível nesta.

As preocupações são claras, e é perante uma expectativa de transformação social do país que, após o rescaldo do congresso de 1948, (...), as décadas de 1950 e 1960 se enquadram numa espécie de revisão de conceitos, associados a uma mutação (ou adaptação) do discurso arquitectónico perante o estudo da casa, principalmente a de âmbito económico, até então reconhecida por um modelo representativo de um discurso ideológico ruralizante, sintetizado na (...) casa própria, modesta e bem portuguesa (...), promovido pelo Estado Novo.²⁵

Entre 1946 e 1972, com capitais da Caixa de Previdência, desenrola-se um debate e uma reflexão sobre o habitar e, aproveitando a nova política do Estado Novo, estuda-se um sistema baseado no *bloco* de habitação colectiva, ampliando a dimensão dos edifícios até um máximo de quatro pisos e garantindo sempre uma distância ao falanstério.

Nestes vinte e seis anos as políticas vão sofrendo ligeiras alterações, sendo que uma das principais é passagem do cliente de passivo para activo no processo do projecto das habitações.

Trata-se assim de quase um século de debate e reflexão sobre o problema da habitação em Portugal, que, mesmo após o 25 de Abril de 1974, vai continuar a ser pertinente.

2.2. MODELOS IMPORTADOS

Portugal recebeu, ao longo do século XX, diversas influências estrangeiras no que toca às suas políticas de habitação. Duas das mais relevantes foram as influências inglesa e francesa, como já foi referido anteriormente. A primeira com o pitoresco (na forma da *Casa Portuguesa*) e a cidade-jardim; a segunda na figura da *Compagnie des Chemins de Fer du Nord*, que não só influenciou certas políticas de habitação a nível nacional, como também as estratégias que a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses adoptou para a sua implantação e crescimento.

22. Decreto Lei N.º28912/1938 de 12 de agosto, Diário do Governo: I série, N.º186, consultado em 8 de jun. de 2016, disponível em www.dre.pt. p.1198

23. Decreto Lei N.º33278/1943 de 24 de novembro, Diário do Governo: I série, N.º256, consultado em disponível em www.dre.pt.

24. TAVARES, Maria. “Leituras de um percurso na habitação em Portugal. As Habitações Económicas - Federação de Caixas de Previdência”. in PORTAS, Nuno ed. *Habitação para o maior número. Portugal, os anos de 1950-1980*. Lisboa: CML, IHRU, 2013.pp.5,6

25. Ibid. p.4

A ideia de cidade-jardim nasce no livro *To-Morrow: a Peaceful Path to Real Reform* (mais tarde reeditado sob o nome *Garden Cities of To-Morrow*) de 1889, do inglês Ebenezer Howard (1860-1928). Este livro procura dar resposta aos problemas colocados pela industrialização e pelo crescimento demográfico em Inglaterra. Defende-se assim a construção de uma série de *garden cities*. *As Garden Cities Inglesas*

Essas novas cidades, criadas de raiz, deverão ser independentes uma das outras, tanto estruturalmente como economicamente, e deviam ser ícones do campo, da tranquilidade e da salubridade. A cidade-jardim aparece assim como um terreno aberto à experimentação, onde se procurava definir um novo modelo de desenvolvimento social que garantisse o melhoramento das condições de vida dos operários.²⁶

Estas cidades seriam criadas de forma a atrair populações mais pobres que habitassem as grandes cidades. Estas populações seriam atraídas em virtude das vantagens económicas, sociais, higiénicas e estéticas das novas cidades. As cidades-jardim estariam directamente associadas à indústria e procuravam torna-la externa às grandes cidades, esvaziando deste modo as cidades superpopulosas. Estas cidades seriam não só belas em si, como também o remédio para as restantes cidades:

*And then the building of more, strongly, beautifully, and in groups of limited extent, kept in proportion to their streams and walled round, so that there may be no festering and wretched suburb anywhere, but clean and busy street within and the open country without, with a belt of beautiful garden and orchard round the walls, so that from any part of the city perfectly fresh air and grass and sight of far horizon be reachable in a few minutes' walk. This is the final aim.*²⁷

O objectivo último era melhorar substancialmente a saúde e o conforto dos operários, qualquer que fosse o seu estatuto. O meio pelo qual este objectivo de alcançaria era a cidade-jardim, uma combinação saudável e *natural* entre a vida rural e urbana.

Já era tida como hipótese a possibilidade de aquisição das casas pelo morador. Mais uma vez, a garantia de uma casa própria assegura ao operário

26. GABORIAU, Arnaud, "Aux origines de la cité de cheminots de Lille-La Délivrance (1921-1926)". in *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2004, (31).p.8

27. RUSKIN, John. "Sesame and Lilies". in HOWARD, Ebenezer ed. *Garden Cities of To-Morrow*. London: Faber and Faber, 1970.

28. GONÇALVES, Eliseu. "O alojamento operário portuense nas primeiras décadas do século XX: da Casa Familiar ao Bloco Comunitário" in PEREIRA, Virgílio Borges ed. *O Estado, a habitação e a questão social na cidade do Porto*. Porto: Edições Afrontamento, 2015, vol. 2. p.1

uma estabilidade da qual não podia usufruir no passado. Dota-se assim o operário de património transmissível, promovendo a sedentarização e perpetuação da família, contribuindo para a estabilidade física e emocional desta.

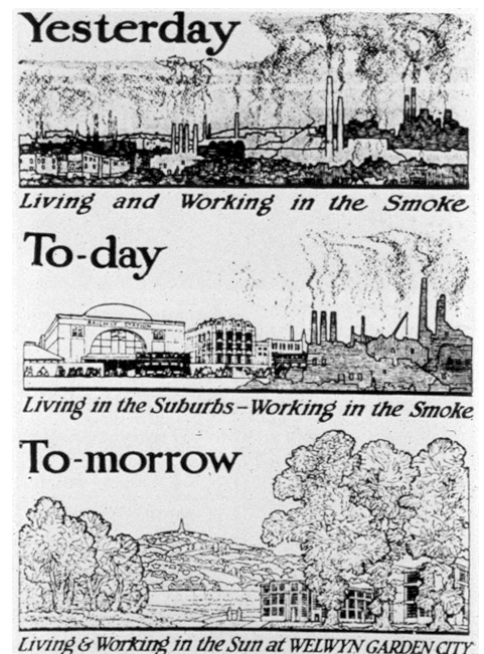
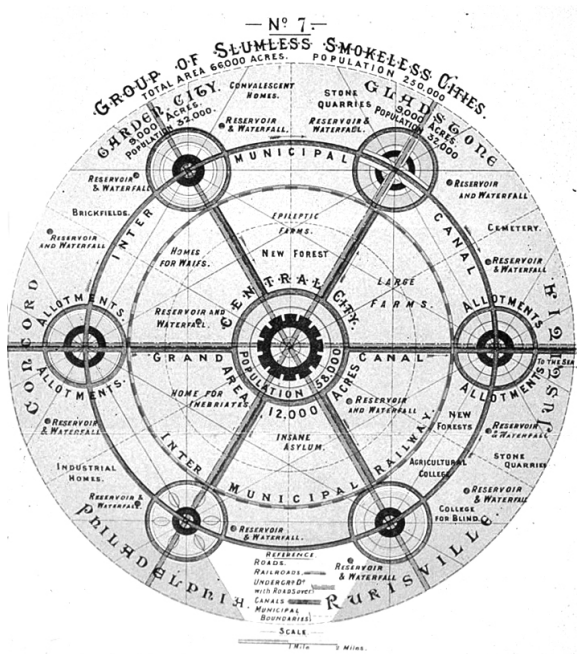
Rapidamente o modelo da cidade-jardim se difunde para o continente, onde era possível encontrar os mesmos problemas da habitação.

O tema da cidade-jardim, ainda que utilizado numa escala mais reduzida a nível nacional, na forma de bairro ou subúrbio-jardim, vai ter alguma importância nas políticas nacionais para a habitação, sobretudo no que toca ao desenvolvimento das políticas higienistas estipuladas. São importados modelos internacionais, não só de Inglaterra, mas também da Alemanha e de França, resultando numa solução miscigenada, situada entre a cidade-jardim de Howard e as *cités ouvrières* de França.²⁸

O modelo de bairro-jardim permitia a baixa densidade e a relação com a paisagem, sendo composto por moradias individuais, isoladas, em que cada uma usufruía de um terreno para cultivo nas traseiras e de um pequeno jardim na frente. Este modelo aproximava a cidade do campo (sem necessariamente desenhar uma cidade de raiz, como Howard propunha), de onde provinha a grande maioria da classe operária.

▼ Fig.14. “Group of Slumless Smokeless Cities”. Diagrama que expressava a visão de Howard em criar um sistema de novas cidades.

► Fig.15. Propaganda à cidade de Welwyn, mostrando o potencial da cidade-jardim.



*Os termos cidade-jardim e casa-jardim que, insistente e discricionariamente, a República e o Estado Novo usarão, em nada se assemelham às fórmulas testadas sobretudo em Inglaterra e na Alemanha, pondo em relação o higienismo, o urbanismo e o eugenismo.*²⁹

Em 1932, o Engenheiro José de Sousa Nunes vai lamentar, na revista *A Arquitectura Portuguesa*, num artigo dedicado à cidade-jardim³⁰, a falta de conhecimento e de utilização das propostas já com mais de 30 anos que Howard desenvolveu para as cidades-jardim.

O tema da cidade-jardim está também patente nas estratégias da francesa *Compagnie des Chemins de Fer du Nord* (Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte), e é com gravuras, plantas e alçados de casas das diferentes cidades pela companhia construídas que Sousa Nunes ilustra o seu artigo.

Transformemo-las [às grandes cidades] em pequenos burgos que se sucedam uns aos outros separados por zonas de culturas, matas e parques de área suficientemente ampla.

*Que cada casa, cada habitação e em especial cada lar tenha a sua parcela de terreno para cultura, arejamento, assoalhamento e oxigenação, onde as crianças corram sem constrangimento em perfeita liberdade sob o nosso benéfico sol, criador e vivificador.*³¹

Estas são as palavras que Sousa Nunes escreve no seu artigo sobre cidades-jardim, com a perspectiva de trazer para Portugal o que de tão bom se faz em França, exemplo máximo.

A *Compagnie des Chemins de Fer du Nord*, na pessoa do Engenheiro Raoul Dautry (1880-1951), ficou responsável pela resolução do delicado problema da habitação da França do pós-guerra. Numa lei decretada a 23 de Abril de 1919, inicia-se a resolução do problema com a implantação de cidades-jardim junto das estações ferroviárias.³²

Entre 1919 e 1924 são construídas pela companhia mais de trinta cidades-jardim nas proximidades de estações ferroviárias, sendo que 25 delas tinham mais de 100 habitações cada. Nunca antes tinha acontecido em França uma operação de tão grande escala, tendo resultado na construção de mais de 11200 casas.

A Compagnie des Chemins de Fer du Nord

29. GONÇALVES, Eliseu. “As Errâncias do Carré Mulhousien. Novas práticas no desenho da casa operária no Porto”. in MONTEIRO, Bruno e PEREIRA, Joana Dias (eds.), *De Pé Sobre a Terra. Estudos Sobre a Indústria, o Trabalho e o Movimento Operário em Portugal*. Porto: Universidade Popular do Porto, 2013. p.20

30. NUNES, Eng.º José de Sousa, “Cidades Jardim. Breves apontamentos acerca das ideias directivas”. in *A Arquitectura Portuguesa*, Setembro de 1932 (9).

31. NUNES, Eng.º José de Sousa, “Cidades Jardim. Breves apontamentos acerca das ideias directivas (II)”. in *A Arquitectura Portuguesa*, Outubro de 1932, (10).

32. GABORIAU, Arnaud, “Aux origines de la cité de cheminots de Lille-La Délivrance (1921-1926)”. in *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2004, (31). consultado em 23 de maio 2016, disponível em <http://rhcf.revues.org/692>.

33. Ibid. consultado em 23 de maio 2016, disponível em <http://rhcf.revues.org/692>. p.5

34. Ibid. consultado em 23 de maio 2016, disponível em <http://rhcf.revues.org/692>. p.17

Estas cidades, de pequena-média escala, onde seria possível encontrar não só habitação de qualidade, mas também equipamentos modernos, são consideradas pela companhia como meio eficaz de atrair e fixar a mão-de-obra. Por outro lado, e remetendo para o que já foi dito anteriormente sobre o Estado Novo, estas cidades também permitem exercer um controlo apertado sobre toda a comunidade ferroviária:

Tout est donc mis en oeuvre pour que les agents et leur famille qui vivent au sein des cités se sentent membres d'une même corporation: ils y trouvent tout ce dont ils ont besoin (écoles, magasins, bains-douches...), y vivent au même rythme, assimilent les mêmes rapports de convivialité, d'entraide, partagent les mêmes joies et les mêmes soucis.³³

La tempérance serait reine, une vie exemplaire se déroulerait, la culture ouvrière bannie, déboucherait sur les avancées morales d'une population de cheminots procurant (...) la paix, la discipline, la confiance dans les chefs et l'amour du métier.³⁴

Estas características serão sempre publicitadas pela companhia como como os aspectos sociais benéficos da cidade-jardim e nunca como meios de controlo dos grupos.

Começa a definir-se assim, pelas mãos de Dautry, uma nova sociedade ferroviária, que se reflecte num novo modelo de cidade operária. Dautry



► Fig.16. Uma das casas-tipo da cidade francesa de Lille-la-Délivrance.

defende que “*l’agglomération rationalisée et harmonieuse des familles dans des cadres ensoleillés, aérés, organisés, desservis [pourra] seule augmenter le nombre, la qualité et le rendement des individus*”³⁵.

Para Dautry, a família constituía os alicerces desta nova sociedade ferroviária. Na sua perspectiva, o empreendimento das cidades-jardim traria para a sociedade estabilidade moral e garantiria uma educação tradicional e eficaz para os operários e suas famílias. Dautry garantia que o seu projecto era feito em prole do país.

Um bom exemplo do empreendimento levado a cabo pela companhia é a cidade-jardim de Lille-La Délivrance (1921-1926). Cada casa é rodeada por uma superfície de 400 a 500 metros quadrados plantáveis, nunca excedendo as quatro casas por grupo. Garantia-se assim que as casas ficavam isoladas e espalhas pelo terreno, ao longo das vias e dos passeios, passando a imagem de pequenos *chalets*. Assim, fortemente influenciada pelo modelo de Howard, a paisagem urbana passa a ser marcada pelos espaços verdes que ocupam grande parte da cidade, tanto nos espaços públicos como privados, pontuados de pequenas casas. Dá-se preferência a uma estratégia de dispersão, sobre uma de concentração, do *bloco* de habitação. Procura-se aqui, tal como Howard o fez, um ponto de equilíbrio entre a vida rural e a urbana.

É importante referir, que não existe uma hierarquização da cidade. As habitações dos funcionários com cargos superiores não se encontram concentradas num quarteirão próprio, mas sim espalhadas pela cidade. Desta forma evitava-se a luta de classes.

Quanto à casa em si, Dautry defendia que havia senão um tipo de habitação. À semelhança de Portugal, dá-se preferência à casa pequena, individual, pois a casa pequena intensificaria a vida em família. A composição interior das casas foi alvo de longa reflexão dentro da *Compagnie du Nord*, e trazem referências directas ao modelo da casa económica, adaptada aos seus

35. DAUTRY, Raoul, « La rationalisation de la cité », L’Illustration, n° 4491, 1929, in GABORIAU, Arnaud, “Aux origines de la cité de cheminots de Lille-La Délivrance (1921-1926)”. in *Revue d’histoire des chemins de fer*, 2004, (31). consultado em 23 de maio 2016, disponível em <http://rhcf.revues.org/692>.p.7.

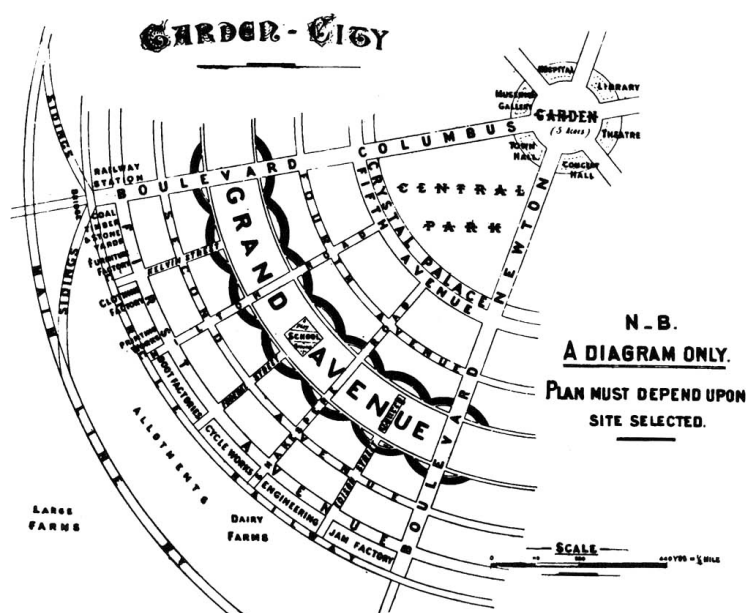
próprios ideais. Todas as casas teriam acesso a água potável, saneamento básico, iluminação eléctrica, bem como um terreno cultivável, quer para consumo ou lazer.

Na tentativa de reduzir os custos de produção, Dautry propõe a racionalização do sistema construtivo. Procurou-se aliar o trabalho dos caminhos-de-ferro com a construção das casas, aproveitando não só os transportes e a mão-de-obra, mas também os excedentes dos materiais de construção dos equipamentos para a construção das casas. Neste sentido, e embora todas as casas sigam um estilo regionalista, produziram-se em Lille-La Délivrance cerca de noventa tipos de casa diferentes. Evitou-se assim a monotonia e repetição típica das cidades operárias, aproximando as cidades-jardim da *Compagnie du Nord*, a aldeias. Também os edifícios públicos são construídos utilizando o mesmo estilo regionalista.

É visível a influência da *Compagnie des Chemins de Fer du Nord* nas políticas portuguesas para a habitação e vai, ao longo deste trabalho, tornar-se ainda mais perceptível a sua influência sobre a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, que antecipou algumas destas questões alguns anos antes do Estado português, abrindo campos de experimentação importantes, como foi o caso Entroncamento e o Bairro Camões, contemporâneo de Lille-La Délivrance.

▼ Fig.17. Diagrama para a cidade-jardim.

► Fig.18. Planta da cidade de Lille-la-Delivrance. Ambos os desenhos se encontram à mesma escala.



3

O CASO DO ENTRONCAMENTO

ENTRE A FORMA URBANA E A ARQUITECTURA DA
HABITAÇÃO OPERÁRIA

3.1. CONTEXTO SOCIAL E PRODUTIVO

3.1.1. PORTUGAL E O CAMINHO-DE-FERRO

*O século XIX foi um século de crescente aumento do comércio internacional, dos movimentos de capitais e das migrações internacionais sobretudo entre os países mais desenvolvidos, tendo o caminho-de-ferro, o desenvolvimento do transporte frigorífico e o aperfeiçoamento da navegação e dos portos diminuído os obstáculos que se levantavam ao transporte a longa distância*³⁶

A segunda metade do século XIX europeu foi fortemente marcada por um rápido crescimento económico, associado a um forte crescimento populacional, expansão de cidades e fenómenos migratórios, dentro e para fora dos países. Em Portugal, ainda que tardiamente, a chegada do comboio constituiu um dos alicerces para a modernização da sua economia depois da perda do Brasil como principal colónia. O primeiro caminho-de-ferro em Portugal, entre Lisboa e Espanha, seria construído pela Companhia de Obras Públicas, tal como decretado por Costa Cabral (1803-1889). No entanto, apenas depois do golpe de 1 de Maio de 1851, a obra seria levada a cabo. Vão assim construir-se em Portugal, na segunda metade de Oitocentos, mais de dois mil quilómetros de caminhos-de-ferro, que implicaram mudanças não só a nível social, mas, principalmente, a nível territorial e urbano.

36. PEREIRA, Hugo José Silveira da Silva. *A Política Ferroviária Nacional (1845-1899)*. Porto: Universidade do Porto, 2012. p.46

37. LOPES, Maria Madalena. *Entroncamento. O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995. p.21.

*Antes do caminho-de-ferro, quase todo o tráfego do nosso país se fazia por via marítima ou fluvial. As regiões afastadas do mar ou dos rios navegáveis viviam isoladas; procuravam bastar-se a si próprias. Apenas levavam os seus produtos à vila ou à cidade mais próxima.*³⁷

3. O caso do Entroncamento

A construção da rede de caminhos-de-ferro em Portugal veio alterar a forma como a população se movimentava dentro do país, permitindo fazer maiores distâncias em menos tempo. Não só pessoas, mas também mercadorias eram transportadas dentro do país entre o interior e o litoral.

Com a chegada do comboio veio o *turismo*, iniciando assim uma indústria praticamente inexplorada em Portugal. Desta forma, a rede ferroviária nacional tornou-se mais densa e passou a abranger maior parte do território. Também se facilitaram os movimentos pendulares suburbanos, sobretudo nas cidades de Lisboa e Porto, provocando o crescimento destas cidades para fora dos seus limites.

A rede ferroviária, que procurou ligar os principais centros urbanos, veio não só favorecer o desenvolvimento dos centros urbanos já existentes, como também facilitar o aparecimento de novos nas áreas por ela servidas. Também as migrações internas para sul e litoral aumentaram, contribuindo para o crescimento das principais cidades.

A primeira grande prioridade do caminho-de-ferro foi ligar Lisboa à Europa, com a ambição de que a primeira se tornasse o porto marítimo da última. Paralelamente procurava-se estabelecer as ligações Lisboa-Porto e Lisboa-Sul. Torna-se assim evidente o papel central da capital, aspecto comum noutros países europeus.

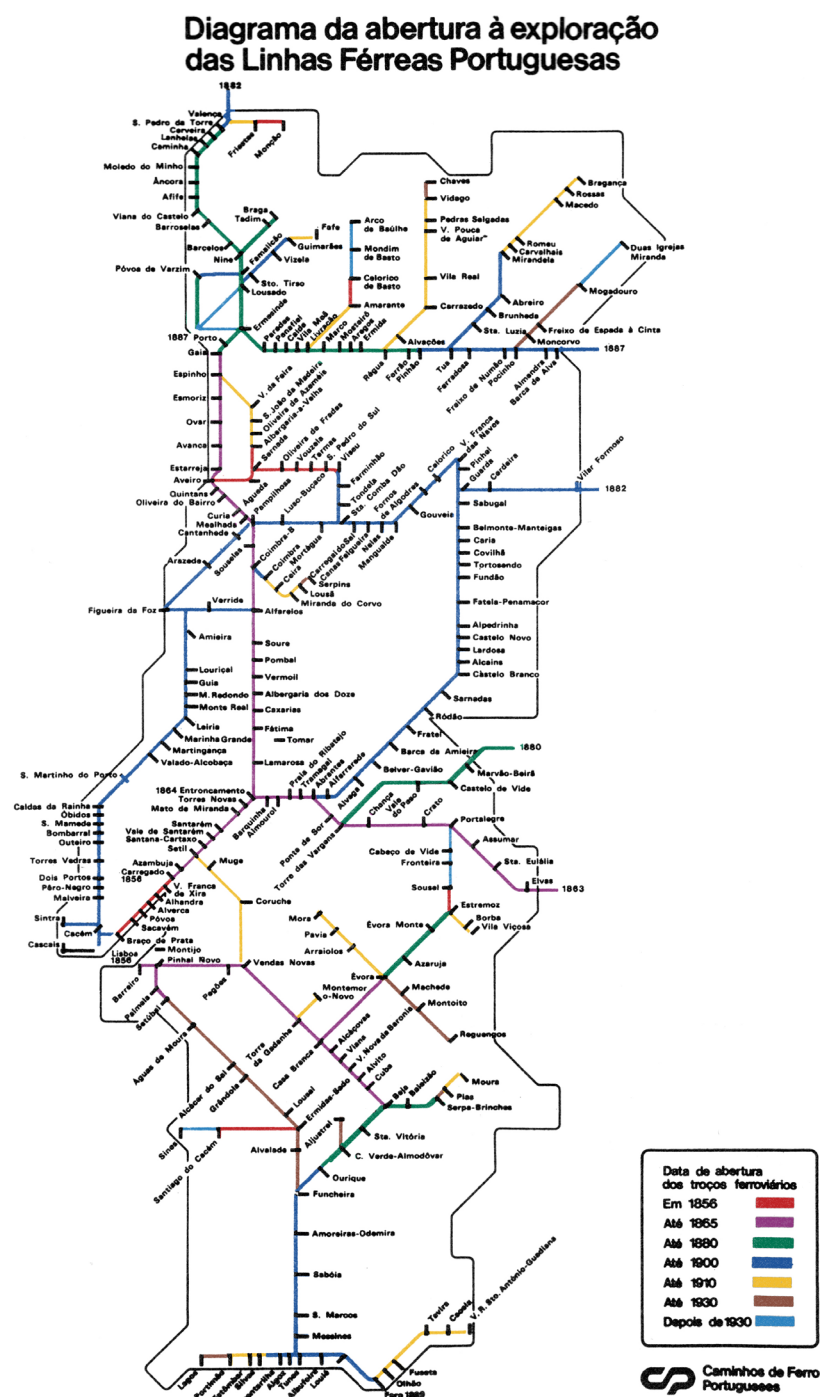
A construção de quilómetros de caminhos-de-ferro, bem como as indústrias a que ela se foram aliando, foi um dos mais importantes empregadores das últimas décadas do século XIX e primeiras do século XX. O trabalho permanente que os caminhos-de-ferro asseguravam, oferecia ao trabalhador de origem rural uma segurança que o trabalho sazonal dos campos não conseguia oferecer. *“Foram homens que vieram de todos os lados do país e do estrangeiro. Eram mestres dos mais variados ofícios que chegaram atraídos para trabalhar na novidade que, então, simbolizava o progresso”*³⁸. E este progresso vai reflectir-se directa e imediatamente nos aglomerados populacionais que serve:

38. POITOUT, Eugénio Dias. in *A Hora. Jornal Ilustrado, Edição Especial do XXIII aniversário do Concelho do Entroncamento*. 1968, p. 10.

39. SILVEIRA, Luís Espinha da, ALVES, Daniel, LIMA, Nuno Miguel, ALCÂNTARA, Ana, et al. “Caminhos de ferro, população e desigualdades territoriais em Portugal, 1801-1930”. In *Ler História* [Online]. 2011, p. 7-37. p.15

De facto, a influência do caminho-de-ferro no crescimento dos centros urbanos parece desdobrar-se em duas fases distintas: uma, a curto prazo, durante a qual a chegada dos comboios reforçou a expansão populacional e outra, a longo prazo, em que o efeito positivo declinou, deixando de ser, aparentemente, uma condição suficiente para sustentar o desenvolvimento urbano.³⁹

Verifica-se, ainda, que nas freguesias servidas pelo caminho-de-ferro, a percentagem de população migrante era sempre maior.



► Fig.19. Diagrama da rede nacional ferroviária, com a indicação do ano de abertura de cada linha.

3.1.2. O LUGAR DO ENTRONCAMENTO ANTES DO CAMINHO-DE-FERRO

*Se nos concentrarmos nas cidades ferroviárias (company towns) apenas teremos para referir o Entroncamento, no cruzamento das linhas de Norte e Leste.*⁴⁰

Antes da construção do caminho-de-ferro, o lugar que é agora o Entroncamento, conhecido na altura como Charneca da Ponte da Pedra, era praticamente deserto.

O Entroncamento apresenta dois núcleos principais a partir dos quais vai crescer: o primeiro é uma pequena aldeia, primordialmente habitada, com o nome de Casal das Vaginhas, situada a nascente da linha; o segundo, que aparece apenas com a construção do caminho-de-ferro, é o núcleo mais próximo da estação, composto por barracas de lona e casas de madeira que, gradualmente, vão dando lugar a casas mais ou menos definitivas e que esboçaram as primeiras ruas. Para além do Casal das Vaginhas, ainda existiram mais dois aglomerados primitivos, de menor dimensão: a aldeia da Ponte da Pedra e o Casal das Gouveias.

A primeira referência ao Casal das Vaginhas data, segundo Luís Miguel Batista⁴¹, de 1549, num registo de baptizado da Paróquia da Atalaia. O pequeno aglomerado teria menos de 100 habitantes e cerca de 22 casas construídas em adobe⁴². No início do século XVII foi edificada a Capela de São João Baptista, ainda existente, que contribuiu para o assentamento de mais pessoas no local.

Relativamente perto, existia a Ponte da Pedra, que constituía um ponto de encontro entre as diversas estradas, ligando Torres Novas, Golegã e Vila Nova da Barquinha. Antes do entroncamento ferroviário, o lugar já era usado como ponto de encontro entre três diferentes localidades.

Com o contrato para a construção e exploração das linhas do Norte e Leste, celebrado em 1859, muito foi o debate em Parlamento sobre a localização do entroncamento das linhas do Norte (Porto) e Leste (Madrid). As duas linhas deveriam seguir juntas na extensão máxima possível, até à

40. GOMES, Rosa Maria, GOMES, Gilberto, *Os caminhos de ferro portugueses : 1856-2006*. Lisboa: Comboios de Portugal, 2006.

41. BATISTA, Luís Miguel Preto, *Os Casais das Vaginhas*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1996.

42. SIMÕES, Cunha, *Entroncamento: o comboio, a terra e os homens*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 2006.

43. LOPES, Maria Madalena Entroncamento. *O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995. p.28

▼Fig.20. Capela de São João Baptista, Vaginhas, Entroncamento.

Barquinha ou imediações (aproximadamente 110km de extensão). As condições geográficas deste local permitiam um desenvolvimento natural da linha pelo vale do Tejo, que por aí seguiria para leste, e para norte pelo vale do Nabão. Numa fase tardia do projecto, a linha passaria por Torres Novas e Tomar, tendo sido finalmente alterado o seu percurso, não só pelas dificuldades técnicas provocadas pela geografia local, mas também por influência de Rafael da Cunha, proprietário de uma quinta local, cujas terras e negócio beneficiariam com a passagem do comboio. A construção do troço comum entre as linhas do Norte e Leste, e de um apeadeiro na Charneca da Ponte da Pedra, foi concluída a 7 de Novembro de 1862, tendo começado a fixar-se os primeiros habitantes. No entanto, foi apenas a 22 de Maio de 1864, quando se concretizou a bifurcação das duas linhas que o lugar ficou conhecido por Entroncamento da Ponte da Pedra (Entroncamento, por abreviatura natural) e ganhou a sua importância.

Em resumo, foram as vantagens da construção de um troço comum, e conciliação com a morfologia local do solo e com as vontades das diferentes populações locais que determinaram o ponto de bifurcação da linha *“perto de Atalaia, 20km antes de chegar a Abrantes, e o mais longe possível de Santarém – 38km.”*⁴³



3.1.3. CRESCIMENTO URBANO DO ENTRONCAMENTO

Partindo do sítio e dos seus elementos, torna-se possível identificar e perceber a sua influência e valor na modelação dos fenómenos de produção urbana. “*Uma colina, um rei, um terramoto ou um regulamento desenham a forma da cidade*”⁴⁴. No caso do Entroncamento, dois caminhos-de-ferro.

As vias de comunicação sempre constituíram elementos importantes para a fixação de populações em locais estratégicos:

*Neste sentido, a conceptualização inicial do assentamento urbano é determinada pela eleição de um sítio onde se desenha uma primeira noção de centralidade com a implantação de uma função excepcional, cuja localização depende simultaneamente de uma posição estratégica no território e de uma estreita relação com as vias de comunicação territorial*⁴⁵

Sendo um ponto central na geografia ferroviária, o Entroncamento rapidamente se tornou um foco de oportunidades de trabalho, levando assim à deslocação de novos trabalhadores e das suas famílias. Aqui, em condições muito difíceis, começaram a estabelecer-se aqueles que viriam mais tarde a fundar o Entroncamento. Provenientes de diferentes regiões e até de outros países, criou-se um grupo heterogéneo de línguas, culturas e extratos sociais, atribuindo ao Entroncamento um carácter muito diferente daquele das terras que o circunscreviam, mais rurais e apegadas à terra. O trabalho não faltava e o pagamento era sempre superior aos outros pontos do país, por se tratar de um salário fixo e mensal, contrariamente ao do trabalho no campo, pago à jorna ou à semana.

O primeiro edifício a ser construído foi, naturalmente, a estação de caminhos-de-ferro (ca.1864), no lugar da actual bilheteira. Como era comum nas terras pouco povoadas, a estação não passava de uma *barraca amaneirada* de madeira, com portas e janelas estreitas, remanescente de um *chalet* suíço. O depósito de máquinas e outros edifícios para as oficinas seguiram-se.

(...) pouco depois vemos vinte e quatro barracas de madeira dum e doutro lado da linha, em plena charneca, onde se situa hoje o edifício da Estação e junto à estrada.

44. *O tempo e a forma*. coord. COELHO, Carlos Dias. Lisboa: Argumentum, 2014. p.14

45. Ibid. p.73

*É o primitivo núcleo construído por ferroviários e para ferroviários. Doze destas barracas têm apenas duas divisões e o seu material de construção é de aduelas de barrica. As outras doze são de madeira e tabique, e parece terem mais uma ou duas divisões.*⁴⁶

Podemos, com alguma certeza, dizer que estas construções, ainda que bastante simples, se tratem de uma das primeiras manifestações de construção operária no Entroncamento, ainda que não financiada pela Companhia. Estas habitações foram, no entanto, demolidas com o tempo para ceder lugar ao novo edifício da estação e às casas que foram posteriormente construídas na Rua Latino Coelho.

*“Depois das tendas e barracas iniciais a qualquer obra, foi comprado o espaço envolvente para que não houvesse dispersão dos funcionários”*⁴⁷
É neste terreno adjacente à estação e às linhas que serão construídos os bairros para os ferroviários.

Rapidamente a falta de habitação se tornou um problema. Esta situação vai levar a que muitos dos funcionários da estação e das oficinas com salários menores, e a quem não fora atribuída uma casa, se vejam obrigados a fixar em aldeias próximas, como a Meia Via ou mesmo o Casal das Vaginhas.

É possível, pela análise da primeira de quatro plantas produzidas por Maria Madalena Lopes⁴⁸, perceber o que seria o Entroncamento numa fase inicial (1864): os elementos viários assumem ainda o lugar de destaque, com o caminho-de-ferro e a estrada entre Vila Nova da Barquinha e Torres Novas a definir o espaço. Quanto ao edificado apenas são assinaladas a estação, as oficinas, os dois conjuntos de barracas e o Casal das Vaginhas.

46. LOPES, Maria Madalena Entroncamento. *O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995. p.42

47. SIMÕES, Cunha Entroncamento: *o comboio, a terra e os homens*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 2006.

48. LOPES, Maria Madalena Entroncamento. *O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995.

Em 1874, com o crescente aumento da população do Entroncamento, a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses decide construir uma escola primária para os filhos dos seus empregados. Esta escola é inaugurada em 1882 com o nome de Escola Camões.

É por esta altura que surgem os primeiros sinais de fixação permanente, acompanhados pelo aparecimento dos primeiros estabelecimentos comerciais. *“Ainda antes de 1882, são levantadas as primeiras vinte e*

*quatro casas construídas de pedra e argamassa, alinhadas junto à estrada, doze dum lado e doze do outro da passagem para a gare.*⁴⁹

Com estas casas, que podemos considerar as primeiras habitações construídas pela Companhia no Entroncamento, esboçou-se a Rua Latino Coelho. Pela sua posição face ao edifício de acesso à estação pode supor-se que estas moradias se tratem de uma primeira versão das Alas Norte e Sul da Rua Latino Coelho, e que ambas terão sido reconstruídas mais tarde, sendo que a Ala Sul foi demolida em 2005.⁵⁰

Estas moradias continuam a multiplicar-se mais ou menos organizadamente, ao passo que por trás destas, viradas para linha, de uma forma mais caótica, se vão erguendo casinhas de madeira *envergonhadas da sua pobreza e fragilidade*⁵¹.

*Foram preconizadas novas soluções urbanísticas que determinaram espaços mais confortáveis e higiénicos, de maior autonomia para as famílias e em contacto com a natureza, modelos urbanos que se foram implantando nas zonas industriais de maior dimensão e vieram também a refletir-se na construção de novos bairros para ferroviários, no Entroncamento.*⁵²

Na segunda planta (1900) produzida por Maria Madalena Lopes percebemos que num espaço de 36 anos, e apesar do crescimento das infraestruturas ferroviárias, não foi contruído um número significativo de habitações. A habitação que existia foi demolida e aparecem as duas linhas de habitações na Rua Latino Coelho. Aparecem duas novas ruas: uma a sul da linha (actual Rua Sozzi), perpendicular à primeira rua, desenhada por um conjunto de habitações construídas por conta de Paulo Sozzi, construtor italiano responsável pela primeira Escola Camões; a outra a norte da linha (actual Rua Almirante Reis). A nova estrada entre Vila Nova da Barquinha e Torres Novas começava a desenhar-se a partir da Rua Almirante Reis, criando-se assim o importante eixo onde, mais tarde, se construirão o Armazém de Víveres, os equipamentos da Manutenção Militar (1916) e os três bairros da Companhia dos Caminhos de Ferro. O primeiro deste conjunto a ser edificado, com projecto feito em cerca de 1900, foi o Bairro da Caixa de Socorros, mais conhecido por Bairro do Boneco, constituído

49. LOPES, Maria Madalena Entroncamento. *O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995.

50. Apesar da controvérsia em torno desta data, com testemunhos orais a colocar a demolição entre 1994 e 2007, estabeleceu-se a data de 2005 com base no artigo “Obras agravam estacionamento junto à estação do Entroncamento”, do Jornal Público, de 21 de Abril de 2008.

51. LOPES, Maria Madalena Entroncamento. *O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995.p.43

52. POITOUT, Manuela. *Urbanismo Ferroviário no Entroncamento*. In Colóquio História da Ferrovia no Ribatejo. 2014.

53. LOPES, Maria Madalena Entroncamento. *O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995. pp.47-48

54. BRITO, Eduardo O. P. *Cá pelo burgo*. coord. GERALDES, Ana e POITOUT, Manuela. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 2008.

55. POITOUT, Manuela, “Cottinelli Telmo na C.P. - A sua obra no Entroncamento” in *O Foguete*, 2003a, (4).

por duas linhas de habitação, uma de dois pisos e outra de apenas um, com um pátio de distribuição central.

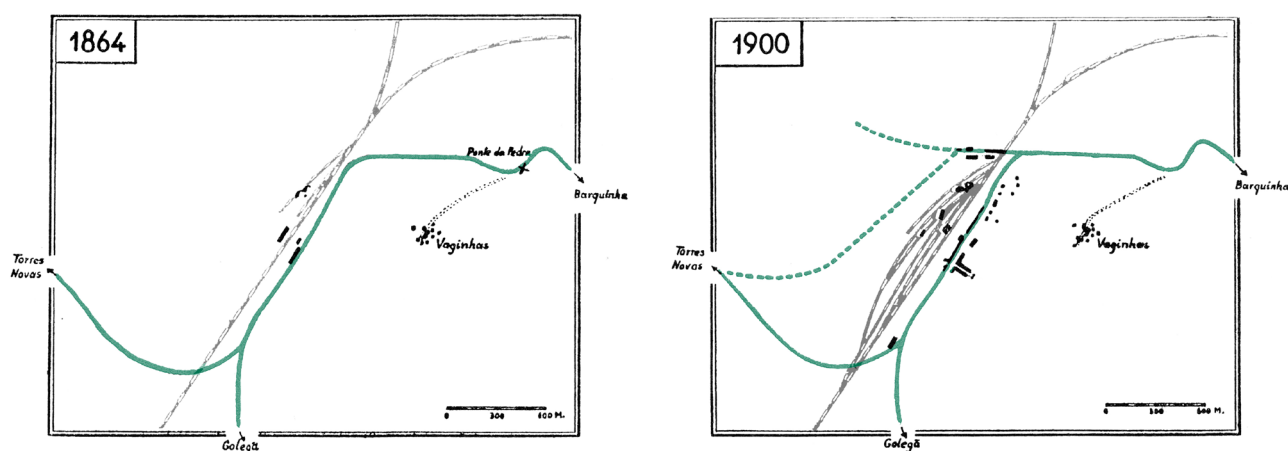
Entre 1917 e 1922, a Companhia manda edificar na Rua Latino Coelho “*um friso de alegres e higiénicas moradias*”⁵³. Estas casas vão ocupar grande parte do lado norte da rua, e têm tanto à frente como atrás um espaço ajardinado, para embelezamento e cultivo. Correspondem, pela sua descrição e posição na rua, e, novamente, por uma análise da terceira planta (1930) desenhada por Maria Madalena Lopes, ao bairro da Ala Norte e Sul. Gradualmente, os jardins da frente voltam a ser ocupados por barracas de madeira, que serão novamente demolidas numa campanha de embelezamento levada a cabo pela já Câmara Municipal do Entroncamento, no ano de 1966.⁵⁴

Ainda dentro deste período, em 1919, é desenhado e construído, do lado norte da linha, a acompanhar a nova estrada para Torres Novas (actual Rua Ferreira de Mesquita), o Bairro de Vila Verde, composto inteiramente por casas isoladas ou geminadas, também estas com jardim e espaço para cultivo.

Em 1923, a Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses entra numa fase de novas construções e de modernização das já existentes.⁵⁵ No ano

▼ Fig.21. 1864, Reconstituição hipotética do desenvolvimento da cidade do Entroncamento, segundo Maria Madalena Lopes.

► Fig.22. 1900, Reconstituição hipotética do desenvolvimento da cidade do Entroncamento, segundo Maria Madalena Lopes.



3. O caso do Entroncamento

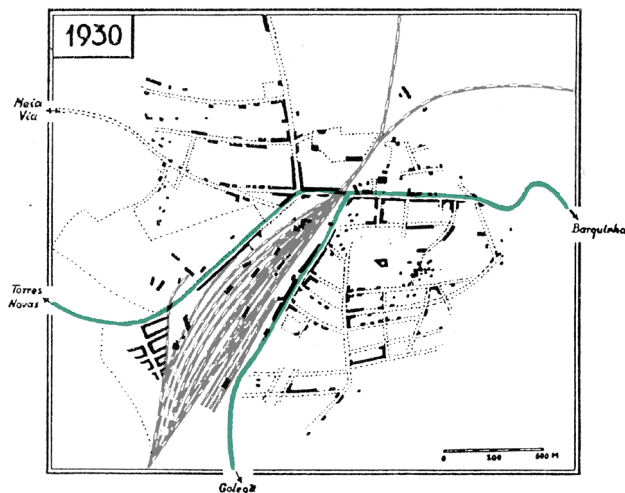
de 1925 vai iniciar-se o projecto para o Bairro Camões, que inclui uma nova escola, como o mesmo nome, que vinha substituir aquela construída em 1882. Terminado em 1927, vem a ser o primeiro bairro-jardim do país. A escola foi inaugurada em 1928.

Em 1926, o Entroncamento é elevado a freguesia, tornando-se independente de Torres Novas e passando a nova freguesia a pertencer inteiramente a Vila Nova da Barquinha.

Retomando a análise da planta de 1930 de Maria Madalena Lopes, começamos finalmente a verificar mudanças significativas. A área da cidade ocupada pelas infraestruturas ferroviárias sofreu um crescimento significativo tanto pelo número de linhas, como pelos edifícios construídos. A Rua Latino Coelho já se apresenta consolidada, tanto pelos equipamentos e habitação da Companhia, como por habitação privada do outro lado da rua. Na estrada que liga Vila Nova da Barquinha a Torres Novas já foram construídos os bairros do Boneco, Vila Verde e Camões, bem como os primeiros edifícios da Manutenção Militar. É possível perceber que, à data de 1930, a aldeia das Vaginhas (a cerca de 600 metros a nascente do núcleo ferroviário) já tinha sido englobada no Entroncamento, percebendo-se ainda as habitações e arruamentos primitivos, sendo esquecida como aldeia e passando a ser apenas mais um bairro do Entroncamento. Devido a este

◀Fig.23. Casas do Bairro de Vila Verde, Rua Ferreira de Mesquita, Entroncamento.

▼Fig.24. 1930, Reconstituição hipotética do desenvolvimento da cidade do Entroncamento, segundo Maria Madalena Lopes, sobre planta de urbanização de 1933.



rápido e descontrolado crescimento, a Junta de Freguesia (recentemente instaurada) levou a cabo a abertura de novos arruamentos, procurando moderar toda a nova construção e ordenar o espaço. É então desenhada uma malha, um tanto irregular, com base nas vias pré-existentes. Nasce assim uma nova artéria no Entroncamento (actual Rua 5 de Outubro) que vai ser responsável pela expansão para norte.

A acompanhar o crescimento da população, é construído, em 1930, o primeiro mercado coberto, demasiado grande para o número de habitantes da altura, mas símbolo da esperança de crescimento por parte da Junta de Freguesia.

Em 1932, com o crescente aumento populacional (5798 habitantes), o Entroncamento é elevado a vila. A construção privada de habitação aumenta e a cidade cresce obedecendo ao plano delineado pela Junta de Freguesia. As casas são geralmente separadas das vias por um pequeno jardim, dando à vila um carácter próximo daquele de cidade-jardim que se já se procurou nos bairros de Vila Verde e Camões, e que mais tarde se voltaria a procurar na expansão norte da cidade.

▼Fig.25. Vista aérea da Estação do Entroncamento, 1930. São visíveis os bairros da Ala Norte e Ala Sul, à esquerda.

Também neste ano é entregue a Cottinelli Telmo o projecto para uma nova igreja e bairro no Entroncamento, nunca construída. Em 1937 dá-se



3. O caso do Entroncamento

início à construção da Igreja Matriz seguindo o traço geral do projecto do arquitecto, resultando numa igreja Neo-Românica que procurou (sem sucesso) imitar a Igreja da Atalaia. A igreja é terminada em 1940. Em 1938, Cottinelli Telmo constrói no Entroncamento o Novo Armazém de Viveres da C.P.

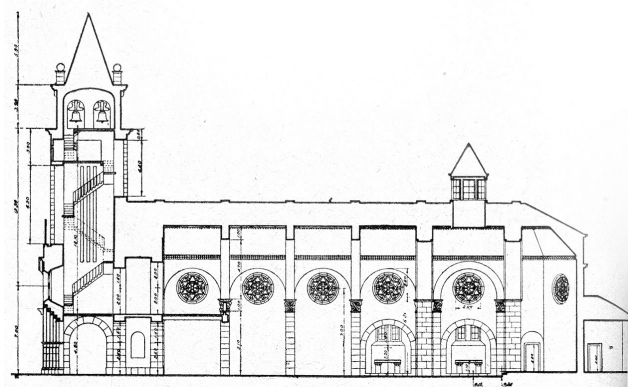
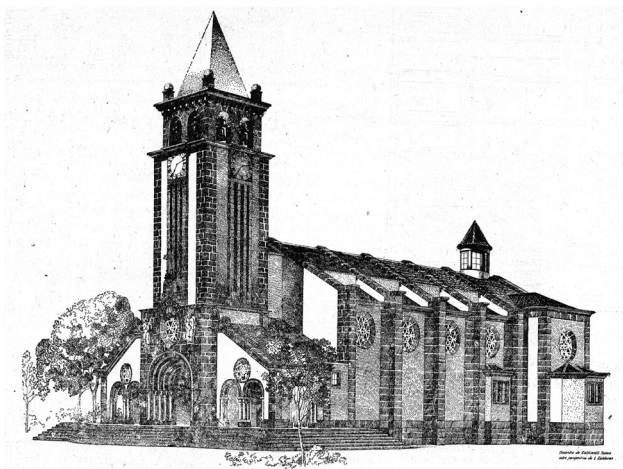
Com o advento da Segunda Guerra Mundial começa um período de incertezas e este ritmo de construção é abrandando, sendo apenas retomado em força em 1947, com números nunca antes vistos no Entroncamento. Não obstante, entre 1930 e 1945 a população quase duplica, com um aumento de 5000 habitantes, sendo que em 1945 o Entroncamento é elevado a concelho.

A última planta produzida por Maria Madalena Lopes (1947) mostra sobretudo a consolidação do plano executado pela Junta de Freguesia, com a abertura das novas ruas acima referidas e um aumento substancial do edificado.

Em 1955 é construído no Entroncamento o bairro de Casas Económicas Dr. Oliveira Salazar (actual Bairro da Liberdade), constituído por 102 moradias geminadas de primeiro andar, como assim indicava o Decreto-Lei N.º28912/1938, cada uma com um pequeno quintal nas traseiras e um

◀Fig.26. Perspectiva do rojecto de Cottinelli Telmo para uma Igreja no Entroncamento.

▼Fig.27. Corte longitudinal do projecto de Cottinelli Telmo para uma Igreja no Entroncamento.



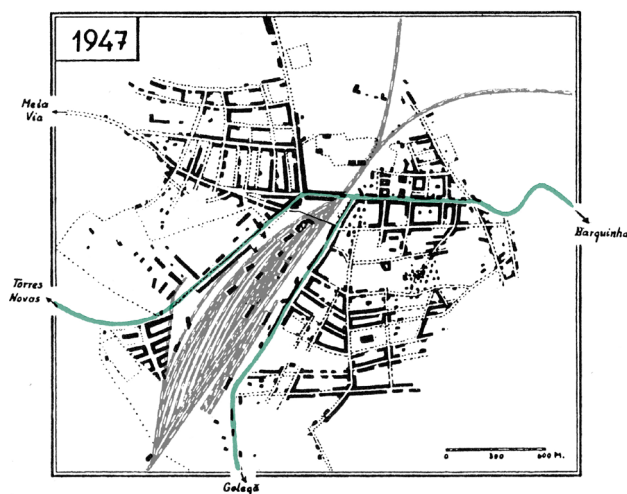
espaço ajardinado à frente.

Também neste ano, e adjacente ao Bairro da Liberdade, é construído pela Câmara Municipal do Entroncamento um bairro para as classes mais desfavorecidas, ainda chamado Bairro Engenheiro José Frederico Ulrich. Este bairro é composto por 116 pequenas moradias geminadas, geralmente de um só andar, pontuado nos cantos com soluções de primeiro andar.

Em 1959 é feito, pelas mãos do Engenheiro Manuel José Baptista e do Arquitecto António Alves Mendes, o *Anteplano de Urbanização do Entroncamento*. Percebe-se aqui uma vontade de expansão para norte, até então muito pouco explorado, ao passo que a sul apenas se tentam preencher os vazios urbanos existentes.

Prevêem-se novos bairros, sobretudo a norte do caminho-de-ferro, bem como uma série de espaços verdes. Os novos conjuntos habitacionais, na sua grande maioria, procuravam um carácter de cidade-jardim, já explorado nos Bairros Camões e da Liberdade, elemento quase central desta expansão. Também são propostos três blocos de habitação colectiva isolados, uma resposta muito moderna à questão da habitação. Percebe-se a procura de um desenvolvimento orgânico da vila, fugindo a um traçado hipodâmico, tentando sempre que possível dotar as casas de espaços ajardinados, bem

▼ Fig.28. 1947, Reconstituição hipotética do desenvolvimento da cidade do Entroncamento, segundo Maria Madalena Lopes. sobre planta de urbanização de 1933.



como de espaços verdes públicos de maior ou menor dimensão, incluindo uma longa faixa verde entre a o caminho-de-ferro e a primeira linha de habitações, tal como Howard fazia na sua *garden city*.

A sul a estratégia difere um pouco da usada a norte, procurando preencher o espaço livre com o que aparentam ser blocos de habitação colectiva a formar quarteirões e a desenhar ruas inteiras. Também é a sul que é proposta a construção dos novos equipamentos, de entre os quais se destacam o cine-teatro e o novo mercado coberto (1983). Ainda hoje é perceptível a diferença norte-sul, sendo que a norte da linha a densidade de construção é muito inferior a sul.

Em 1960⁵⁶, seguindo as directrizes do Antepiano de Urbanização, é inaugurado pela Caixa de Previdência uma extensão do Bairro de Casas Económicas Dr. Oliveira Salazar, a poente deste, composto por 98 habitações⁵⁷, divididas por três tipos de construção: 34 habitações de dois pisos, geminadas, com um terreno na retaguarda e um pequeno jardim na frente; 32 habitações de um só piso, distribuídas por casas geminadas de dois pisos, com acesso ao piso superior por uma escada exterior; 32 habitações divididas em dois blocos de habitação em altura, de 4 pisos cada, colocados a 45 graus em relação às estradas que os delimitavam. Este bairro já apresentava um carácter visivelmente moderno, contrastando com o seu bairro vizinho, ainda conservador.

Já após o 25 de Abril de 1974, em 1978, são construídas, no seguimento do Bairro Frederico Ulrich, 36 casas pré-fabricadas em madeira. As casas eram geminadas e poderiam ser uma de três tipologias diferentes, variando entre T2, T3 e T4. O bairro ficou conhecido por Bairro dos Retornados, pois a grande maioria dos seus habitantes eram portugueses regressados das ex-colónias.

Com o progressivo aumento dos rendimentos dos ferroviários e com alguns problemas económicos que surgiram dentro da Companhia, a política dos bairros estritamente para empregados do caminho-de-ferro vai desaparecendo⁵⁸. Os funcionários com cargos mais altos mudam de

56. Informação obtida por testemunho oral de um dos primeiros moradores do bairro, a quem a chave de sua casa foi entregue a 17 de Maio de 1960.

57. Número obtido por contagem *in situ*, a 8 de Janeiro de 2016.

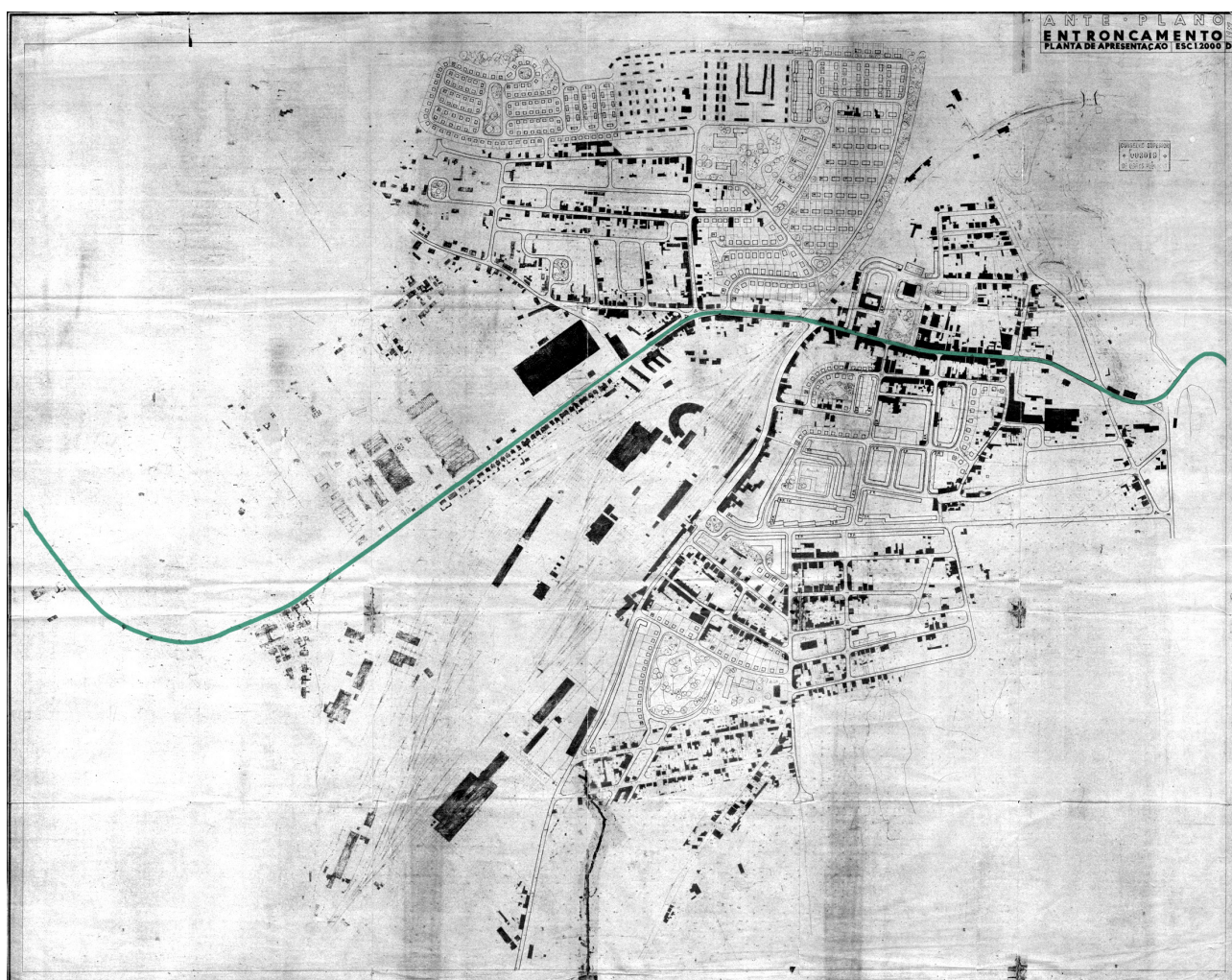
58. FERREIRA, Carlos Barbosa, “Terrenos e Edifícios”. in *O Foguete*, 2002, (1).

59. LOPES, Maria Madalena Entroncamento. *O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento*, 1995. p.12

▼Fig.29. Antepiano de Urbanização do Entroncamento, 1959, Engenheiro Manuel José Baptista e Arquitecto António Alves Mendes.

casa para as novas zonas da cidade e os bairros são progressivamente ocupados por classes mais baixas, e, ultimamente, abandonados, alguns deles demolidos.

Situado numa região rica e populosa, com uma óptima posição estratégica e sem a proximidade de grandes centros que lhe contrariassem o extraordinário desenvolvimento, ainda que tivesse surgido pela bifurcação da linha num lugar ermo, pôde, com o maior ritmo que é possível registar-se no nosso país – curto espaço de 80 anos – atingir a idoneidade necessária para viver independentemente debaixo do ponto de vista administrativo e tornar-se mesmo sede de Concelho⁵⁹



3.2 A C.P. E A ORIENTAÇÃO ARQUITECTÓNICA DO ESTADO

À data da implantação da República, a rede ferroviária nacional já se encontrava praticamente definida como a conhecemos hoje, somando uma totalidade de 2892km. Tendo como principal objectivo o tráfego de pessoas e mercadorias, tornava-se imperativa a construção de, para além de uma forte rede viária, um conjunto de estações que o conseguisse concretizar.

A estação era definida como “um ponto de uma linha férrea onde os comboios param para tomar ou largar passageiros ou mercadorias”, compreendendo todo o espaço delimitado pelas agulhas de entrada e de saída dos comboios, e nela incluindo o conjunto de vias e edifícios relacionados entre si para cumprir aquelas funções⁶⁰

O elemento fulcral do sistema era o “edifício de passageiros”, o mais visível e representativo do conjunto, aquele que se assumia como fachada e porta de entrada da estação, destino e ponto de partida da viagem, rótula de articulação entre o domínio ferroviário e o mundo exterior.⁶¹

Ao longo da linha era evidente uma hierarquização das estações, de acordo com a importância da localidade que serviam ou do facto de se tratar de um topo de linha, cruzamento ou bifurcação. Esta hierarquização era materializada no edifício de passageiros, cujo programa poderia chegar a ser muito complexo, mas que no mínimo devia permitir a expedição de bilhetes e a recolha de bagagens, bem como ter salas de espera para passageiros e uma cobertura sobre o cais de embarque.

Nas estações excepcionais de topo de linha, cruzamentos e bifurcações, pelas suas localizações estratégicas, criavam-se locais ideais para o estabelecimento das instalações fixas das companhias ferroviárias, como as oficinas, depósitos de material circulante, dormitórios e habitação para o pessoal.

Regra geral, os edifícios de passageiros construídos pelas diferentes companhias que operavam em Portugal seguiam um conjunto de tipos pré-estabelecidos de acordo com a hierarquia das estações, procurando quase sempre a neutralidade dos edifícios.

60. MARTINS, João Paulo. “Arquitectura Ferroviária até à década de 1960” in ANTUNES, J. A. Aranha ed. *1910-2010: O Caminho de Ferro em Portugal*. Lisboa: CP - Comboios de Portugal, 2010. p.33

61. Ibid. p.33

62. Ibid. p.34

Com o advento da Primeira República começam a insinuar-se as primeiras alterações de gosto, sobretudo na arquitectura da rede concessionada à Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, como é exemplo o edifício de passageiros da Lamarosa (1912-1914) do arquitecto Cezar Goullard. Estas novas estações, contrariando a neutralidade dos modelos até então utilizados, eram constituídas por um volume dominante de dois pisos, com uma escada exterior em cada topo cobertas por um alpendre. Estas características atribuíam um carácter muito mais residencial aos edifícios da estação.

A fragmentação da composição era acentuada pelo emprego de cantarias rusticadas, pela alternância de reboco e de pedra. O resultado, pitoresco e ruralizante, pode entender-se como um eco da campanha da casa portuguesa.⁶²

Em alternativa a uma tal caracterização aparecem, paralelamente, experiências de carácter mais modernista, com recurso a volumetrias mais simples e elegantes e a frisos de azulejo com motivos vegetalitas e geométricos com referências na *Art Déco* e *Arte Nova*.

▼ Fig.30. Estação da Lamarosa, 1912-1914, Cezar Goullard.

► Fig.31. Central electrica da Estação do Entroncamento, 1919-1921.

Ao passo que nos edifícios de carácter mais público se procurava uma representação de carácter nacionalista e ruralizante, nos equipamentos técnicos de apoio às estações tentava passar-se a imagem de inovação. Nos



projectos da rotunda para locomotivas de 1912, com uma estrutura aparente em betão armado, e da central eléctrica para a alimentação das oficinas (1919-1921), ambos para a Estação do Entroncamento, testemunhava-se o investimento da Companhia em instalações técnicas realizadas de acordo com os padrões mais avançados para a época.⁶³

Presencia-se, assim, uma dicotomia ruralizante-moderno que acompanha o carácter público-técnico, respectivamente, dos edifícios construídos nas estações.

Em 1915, o arquitecto José Coelho dava início a uma corrente regionalista e historicista com a ampliação do edifício de passageiros da Estação de Aveiro. Com este edifício aparece uma forte aceitação deste estilo:

*Conjunto exuberante, de silhueta recortada, com abundância de telhados, beirados e alpendres, pontuados por um frontão contracurvado sobre o corpo central dominante. Cantarias ornamentadas e remates de cornija em medalhão combinam-se com painéis figurativos em azulejo, recortados em volutas múltiplas, que envolvem os vãos e cobrem as superfícies de lambris e frontões.*⁶⁴

Depois do fim da Primeira Guerra Mundial, em 1922 a Companhia dá os primeiros sinais de recuperação. Em 1923 cria-se a Divisão de Construção, onde “foram reunidos profissionais das várias áreas do projecto – engenheiros, arquitectos, agentes técnicos –, além duma numerosa equipa de desenhadores e funcionários de apoio, capaz de elaborar de modo sistemático e coordenando «todos os estudos e projectos destinados a melhorias e modificações de obras existentes e edificações de obras novas».”⁶⁵

Dentro da Divisão de Construção da Companhia, é possível destacar três arquitectos: Perfeito de Magalhães, José Ângelo Cottinelli Telmo e Luís da Cunha.

Fernando Perfeito de Magalhães (1880-1958) foi um arquitecto e aquarelista português. A sua carreira focou-se sobretudo no mundo dos caminhos-de-ferro, desde estações (mais de 300 projectos), bairros ferroviários, dispensários anti-tuberculosos, entre outros, com algumas divagações pela

63. MARTINS, João Paulo. “Arquitectura Ferroviária até à década de 1960” in ANTUNES, J. A. Aranha ed. *1910-2010: O Caminho de Ferro em Portugal*. Lisboa: CP - Comboios de Portugal, 2010 p.35

64. Ibid. p.35

65. Ibid. p.35

66. MAGALHÃES, Fernando Perfeito de, *A Habitação*. 1935

construção de habitação particular. Em 1909 é nomeado para o Serviço de Estudos e Construção dos Caminhos-de-Ferro do Minho e Douro, onde conclui o projecto para o caminho-de-ferro entre a Régua e Lamego. Em 1923, com a criação da Divisão de Construção da Companhia, é chamado para integrar o quadro de arquitectos.

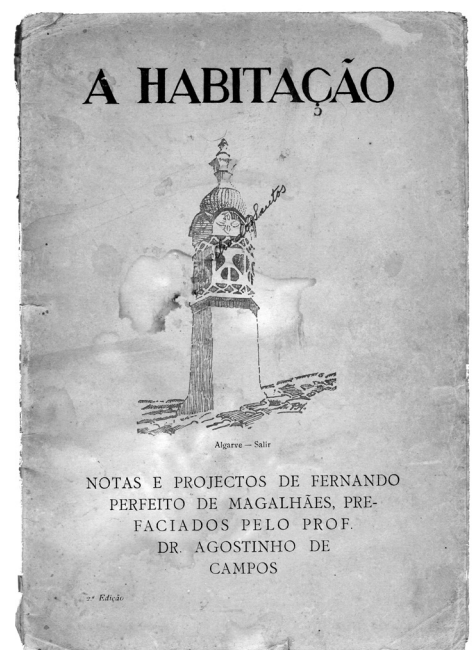
Desde cedo na sua carreira mostra especial interesse pelo carácter regionalizante da sua arquitectura, seguindo a filosofia de Raúl Lino e da *Casa Portuguesa*. Este aspecto é bastante perceptível na arquitectura praticada para a Companhia.

É autor de diversos livros, com particular destaque para “*A Habitação*”⁶⁶ (1935), onde, de uma forma semelhante a Raúl Lino, vai definir um conjunto de elementos essenciais à casa, recorrendo para tal a uma transposição quase directa da tríade vitruviana: conforto, solidez e beleza (*utilitas, firmitas, venustas*).

Desde o início, Perfeito de Magalhães ficou encarregado de transformar um conjunto de instalações importantes da Companhia, tendo alcançado estes objectivos através de uma linguagem previsivelmente eclética, seguindo a campanha de construções iniciada com a Estação de Aveiro.

▼ Fig.32. Estação de Aveiro, 1915, Arquitecto José Coelho

► Fig.33. *A Habitação* de Perfeito de Magalhães, 1935.



Somando detalhes de alegadas tradições locais, entre frontões contracurvados, chaminés, varandas e alpendrados, faria conviver uma profusão inconsciente de elementos revivalistas – neomanuelinos, neomudejares, neopombalinos – em composições volumétricas muito recortadas.⁶⁷

Entre estes projectos de raiz simultaneamente historicista e regionalista podem destacar-se os dormitórios para Aveiro (1923) e Entroncamento (1924).

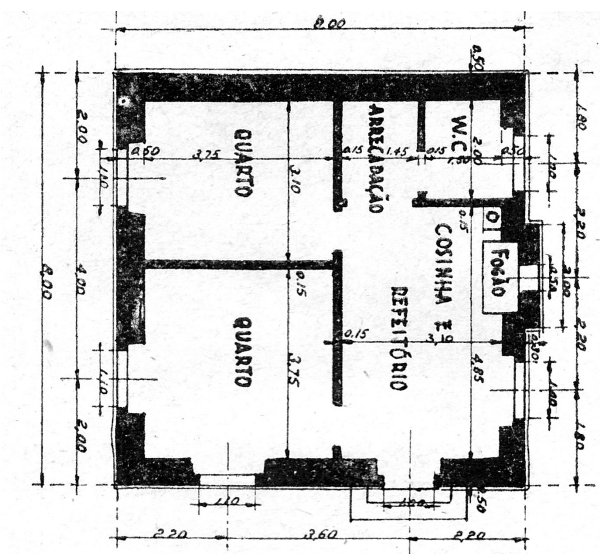
A Cottinelli Telmo e Luís da Cunha, por outro lado, foram atribuídas tarefas menos relevantes e projectos de menor dimensão. No entanto, pela criatividade demonstrada na resolução dessas tarefas, é-lhes atribuído em 1925 o projecto para o Bairro Camões, no Entroncamento, principal caso de estudo desta dissertação.

Em 1927 é extinta a Divisão de Construção e é o Estado, que, tal como no caso da habitação económica, vai assumir uma maior responsabilidade pela construção, ditando algumas regras para o desenho dos edifícios ferroviários.

Até então, qualquer edifício de passageiros construído na rede nacional era idêntico entre si, respeitando um carácter regional e seguindo uma hierarquia lógica, relacionada com a importância da estação que servia.

▼ Fig.34. Habitação para um casal (guarda do bairro) com um filho. in *A Habitação*, Perfeito de Magalhães.

► Fig.35 e ►► Fig.36. As estações de Santiago do Cacém e de Sines, respectivamente, seguem o mesmo tipo, projectado pelo arquitecto Ernesto Korrodi.



Estes edifícios seguiam um conjunto de projectos elaborados por Ernesto Korrodi para os Caminhos de Ferro do Estado.

Nunca se afastando da linguagem historicista e regionalista que até então vinha a ser desenvolvida, os edifícios promovidos pelo Estado procuravam demarcar-se da exuberância e diversidade daqueles da Companhia:

Cada um destes edifícios era formado por dois volumes adjacentes, em composição assimétrica. O corpo do serviço de passageiros, apenas com piso térreo, prolongava-se pelo alpendre em telhado sobre o cais de embarque, apoiado em colunas de pedra. O corpo da habitação dos funcionários, com dois pisos, escada exterior e alpendre, integrava também a instalação sanitária para o público.⁶⁸

O desenho, equilibrado e culto, com algum requinte de detalhe, propunha-se a invocar o «estilo da casa portuguesa dos séculos XVII e XVIII»⁶⁹

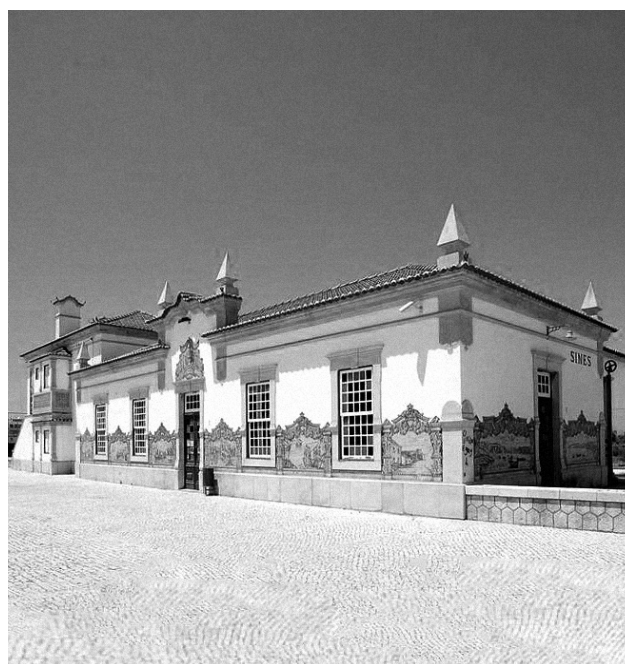
A norte do país, nas linhas concessionadas à Companhia de Caminhos de Ferro do Norte, o processo foi mais demorado, arrastando-se até ao fim da década de 1940. A construção dos edifícios fez-se apenas com base numa hierarquia de estações, sem atender sequer a diferenças regionais.

Ao passo que na rede secundária as estações continuavam a ser construídas seguindo linhas historicistas e regionalistas, na rede principal, com grande destaque para a cidade de Lisboa, algo diferente acontecia.

67. MARTINS, João Paulo. “Arquitectura Ferroviária até à década de 1960” in ANTUNES, J. A. Aranha ed. 1910-2010: O Caminho de Ferro em Portugal. Lisboa: CP - Comboios de Portugal, 2010. pp.36,37

68. Ibid. p.37

69. Ibid. p.38



Porfírio Pardal Monteiro, inaugurava em 1928, no Cais do Sodré, um novo edifício de passageiros, caracterizado pelos pé direitos duplos e amplos vãos envidraçados, possibilitados apenas pelo uso do betão armado. De forma a contrabalançar o despojamento geral recorreu-se a um conjunto de vitrais e painéis de azulejo com motivos geométricos, baixos-relevos e mosaicos decorativos seguindo linhas formais da Art Déco, atribuindo ao edifício uma dualidade nunca antes vista: monumentalidade através de linhas sóbrias.

*Pela sua dimensão e visibilidade, pela invulgar coerência interna entre todas as escalas do projecto, por essa inédita modernidade internacionalista, a Estação do Cais do Sodré tornava-se especialmente significativa do movimento de renovação social e cultural que, entre nós, começava a ter efeitos visíveis também no domínio da arquitectura.*⁷⁰

No mesmo ano, Cottinelli Telmo é responsável pela edificação da estação de Alcantara-Mar, projectando não só o edifício de passageiros, mas também um conjunto de habitação e dormitório. Começava a perceber-se a contenção formal característica do modernismo, que se revelaria pouco mais tarde, em 1932, aquando da inauguração da estação fluvial Sul-Sueste.

*O vestíbulo seria o centro desse edifício, estabelecendo a passagem entre o cais de embarque e a cidade exterior. A modulação rigorosa da estrutura de betão armado (...) determinava os motivos fundamentais de animação desse espaço, paralelepípedo e luminoso. Nos alçados exteriores, os planos escalonados e as curvas dos grandes vãos ritmavam as superfícies de modo abstracto, num recurso formal típico das Arts Déco*⁷¹

Cottinelli Telmo afirma que não poderia “admitir a mentira de uma máscara no estilo do Terreiro do Paço (...) realçando a sua beleza, por contraste e não concorrência.”⁷²

Mas apenas se percebe a importância que a estação de Sul-Sueste constitui quando esta é colocada no panorama político e arquitectónico da sua data. O terminal é, desta forma, o primeiro equipamento promovido pelo estado onde uma inequívoca afirmação de modernidade internacionalista é aplicada.

70. MARTINS, João Paulo. “Arquitectura Ferroviária até à década de 1960” in ANTUNES, J. A. Aranha ed. *1910-2010: O Caminho de Ferro em Portugal*. Lisboa: CP - Comboios de Portugal, 2010 p.38

71. Ibid. p.39

72. Ibid. p.39

73. Ibid. p.40

No início da década de 1930, a CP vai focar-se na renovação de alguns edifícios de passageiros no troço comum das linhas do Norte e Leste, compreendido entre Lisboa e o Entroncamento, iniciando esta série de obras com o novo edifício de passageiros da Estação do Carregado (1930-31), projectado por Cottinelli Telmo. O arquitecto vai nesta obra, transpor a sua experiência da estação fluvial do Terreiro do Paço, projectando desta forma um edifício de passageiros de tipo corrente: um volume paralelepípedo com dois pisos, alçados simétricos, entrada central e habitações no piso superior. A influência da *Art Déco* era evidente nos planos escalonados da fachada e na opção do padrão geométrico do lambrim em azulejo.

No ano seguinte, Cottinelli Telmo projecta o edifício de passageiros para a Estação da Póvoa (1931-1932), que acaba por nunca ser construído. Com traços evidentemente modernistas, onde cada espaço programático correspondia a um volume que era lido no conjunto geral, Ferreira de Mesquita, Director Geral da Companhia, deixou indicações expressas à chefia do projecto para *“não dar seguimento a este projecto e dar as suas ordens para que não se siga em projectar o estilo futurista mas somente o português nas estações de localidades importantes.”*⁷³

▼ Fig.37. Estação do Cais do Sodré, 1928, Porfírio Pardal Monteiro.

► Fig.38. Estação de Sul-Sueste, 1932, Cottinelli Telmo.



Do outro lado desta luta encontrava-se Vasconcelos Corrêa que defendia o novo estilo “*por o considerar prático e económico*”⁷⁴

Apesar das diferentes posições face ao projecto, mantiveram-se as estações de cunho regionalista, tendo novos projectos sido atribuídos a Bernardino Coelho, Perfeito de Magalhães (incluindo o Dispensário Anti-Tuberculoso do Entroncamento, 1935) e a Cottinelli Telmo, que passaria por um período de maior contenção e regressaria às convenções habituais nos seus projectos para a Companhia.

Também no Porto, a arquitectura da Companhia dos Caminhos de Ferro do Norte era “*conduzida com uma semelhante dualidade de orientações, entre o tradicionalismo nacionalista e o modernismo de recorte internacionalista*”⁷⁵

As aproximações ensaiadas entre as tradições e o modernismo não impediram, contudo, o regresso a abordagens mais essenciais na arquitectura da Companhia. No pequeno abrigo de passageiros do Apeadeiro da Praça de Quebedo, em Setúbal (1933, inaug.1935), Cottinelli ia concretizar a obra mais moderna até então construída na Companhia.

Apesar da insistência por parte da Companhia e do Estado numa abordagem historicista e regionalista, a necessidade de construções mais essenciais, como um pequeno abrigo para passageiros no Apeadeiro da Praça de Quebedo, pediam outro tipo de construção. Cottinelli Telmo aproveita a oportunidade e vai realizar a obra mais moderna construída pela Companhia até à data.

*O edifício resumia-se a uma cobertura plana, delicada, apoiada num sistema de pilares e vigas em betão. Entre os elementos da estrutura, uma série de amplos envidraçados asseguravam a continuidade visual do espaço urbano através dos alçados. Os pilares eram revestidos com azulejo liso, num padrão axadrezado, de forte contraste. O sentido moderno da intervenção era acentuado pelos letreiros metálicos esqueléticos, aplicados sobre a cobertura como anúncios publicitários.*⁷⁶

74. MARTINS, João Paulo. “Arquitectura Ferroviária até à década de 1960” in ANTUNES, J. A. Aranha ed. *1910-2010: O Caminho de Ferro em Portugal*. Lisboa: CP - Comboios de Portugal, 2010. p.40

75. Ibid. p.40

76. Ibid. p.43

77. Ibid. p.43

Já por volta de 1935, Cottinelli Telmo parece ter adquirido uma

maior autonomia e protagonismo nos projectos desenvolvidos dentro da Companhia, levando a um visível crescimento da adopção dos princípios formais estruturais modernistas, e ao consequente abandono do tradicionalismo. Paralelamente, e acompanhando esta ascensão na sua carreira dentro da Companhia, Cottinelli Telmo tornava-se progressivamente mais importante no panorama arquitectónico nacional.

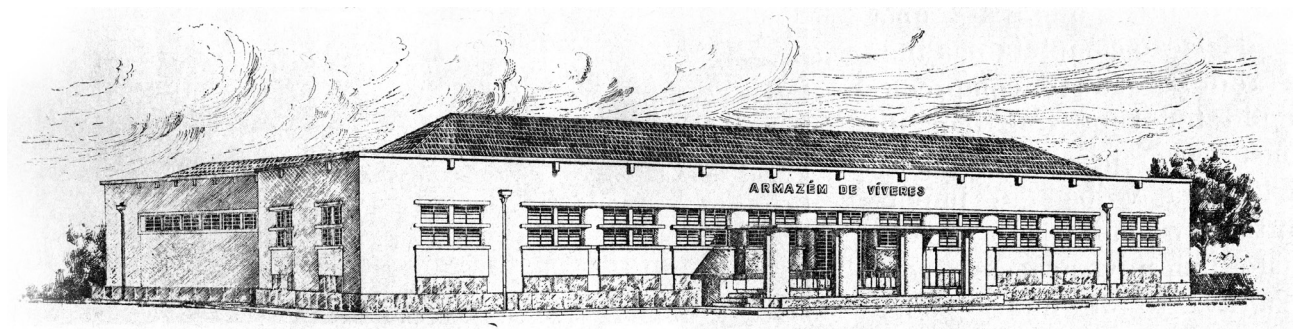
Por essa altura (1935) vai projectar os armazéns de víveres da companhia no Barreiro, Alfarelos, Cacém e Entroncamento. Este último, datado de 1938, é já um produto amadurecido do seu trabalho que procurava encontrar uma grande variedade de edifícios sobre uma só base:

Aí ficaria também demonstrada a capacidade para conceber uma série tipológica a partir de um elenco restrito de recursos, com volumetrias sempre semelhantes mas admitindo a criação de variantes, através do controlo das espessuras dos paramentos e de uma sábia manipulação das relações entre os cheios e os vazios, para reinventar ritmos da modelação das superfícies sem renegar os princípios da articulação clássica.⁷⁷

Pela mesma altura, aliado à instalação de novos equipamentos de comando eléctrico das agulhas dos caminhos-de-ferro, surge um novo ciclo de construções. É então projectada uma série de torres de comando, em que a função e a forma se encontram em plena coerência. Mais uma vez a inovação tecnológica vai requerer uma arquitectura moderna, que a consiga mostrar. Para tal, esta nova série de torres é construída utilizando betão armado, vidro e ferro, não só como estrutura, mas como expressão dessa inovação que se queria fazer sentir.

▼ Fig.39. Armazém de Viveres do Entroncamento, 1938, Cottinelli Telmo.

Em simultâneo, inicia-se um ciclo de renovação dos edifícios de passageiros,



3. O caso do Entroncamento

onde a investigação empreendida foi de grande importância. Procuravam-se recentes referências internacionais e ensaiavam-se tipologias muito diferentes de tudo o que à data tinha sido feito em Portugal.

Essa mesma investigação vai ter continuidade e reflectir-se-á directamente nos projectos para as instalações ferroviárias levados a cabo pela CP no panorama das comemorações do duplo centenário, na Exposição do Mundo Português, apresentando um conjunto de referências que nos permitem entendê-los na continuidade dos projectos desenvolvidos nos anos imediatamente anteriores.

A partir desse ano, serão construídos ao longo de toda a rede nacional, edifícios que eram identificáveis como parte de uma imagem da rede ferroviária nacional. Estes novos edifícios procuravam uma aparência neutra, ainda que com traços modernos.

Procuravam-se alternativas aos edifícios paralelepípedicos de geometrias rígidas, ao mesmo tempo que se procurava materializar uma arquitectura de carácter regionalista, resultando numa conjugação de vernaculidade e tradição com uma modernidade comedida e sensata.

Em janeiro de 1947 vão concentra-se numa só empresa todas as explorações ferroviárias nacionais. Prevvia-se um novo ciclo de construções que pretendia



▼Fig.40. Estação Fluvial de Belém, 1940, Frederico Caetano de Carvalho. Obra realizada no âmbito da Exposição do Mundo Português de 1940.

glorificar esta união e, para isso, procurava-se um programa sistemático para os novos edifícios, ou simplesmente para a remodelação dos edifícios já existentes, que permitisse transpor uma imagem de unidade.

Nessa mesma altura a CP perde dois dos seus principais arquitectos: Cottinelli Telmo morre em 1948, num acidente de pesca, e Perfeito de Magalhães aposenta-se nesse mesmo ano, levando a um forte e rápido declínio da arquitectura da companhia.

3.3. DISTRIBUIÇÃO URBANA DO BAIRROS

Da mesma forma que as políticas nacionais relativas à imagem do Estado eram filtradas e moldadas nos edifícios de passageiros e outros equipamentos ferroviários, sempre em prole de uma visão própria do que seria a imagem da Companhia, também a habitação produzida para os seus funcionários passava pelo mesmo processo.

Seguindo uma política paternalista, comum entre as grandes empresas da época, a Companhia dos Caminhos de Ferro procurou responder a este problema da melhor forma que conseguiu. Até à data de 1950, terá construído em território nacional, habitação para 4862 funcionários, correspondendo, na altura, a cerca de um terço do seu pessoal.⁷⁸

O crescimento da rede ferroviária ao longo das décadas da sua construção contribuiu para um aumento equivalente da necessidade de habitação. As diferentes séries de projectos criaram em Portugal um campo de experimentação muito variado, no que toca a habitação ferroviária, que, tal como na habitação produzida pelo estado, pôde materializar-se em experiências directamente ligadas à *Casa Portuguesa*, bem como em experiências modernas internacionalistas.

Mas é nas experiências híbridas que encontramos aquilo que podemos caracterizar como o mais interessante da construção ferroviária nacional: tratam-se pois de espaços modernos – que não podiam deixar de acompanhar a inovação trazida pelo comboio e pelo caminho-de-ferro – mascarados de

78. MOREIRA, Manuel Vicente *Problemas da habitação : ensaios sociais*. Porto: Livraria Figueirinhas, 1950. p.240.

3. O caso do Entroncamento



▲Fig.41. Distribuição dos bairros da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses no Entroncamento. 1- Ala Norte; 2- Ala Sul; 3- Bairro Caixa de Reformas; 4- Vila Verde; 5- Bairro Camões.

rurais para aqueles que os vêm habitar.

Criam-se, desta forma, no seio da construção ferroviária, situações híbridas muito interessantes como é o caso do Bairro Camões.

Em muitos casos, construir-se-á não apenas habitação, mas também, nas suas proximidades, os equipamentos necessários à vida dos trabalhadores, como são exemplo a Escola Camões e o Armazém de Víveres, nos terrenos adjacentes à Estação do Entroncamento.

Apesar de assim apelidados, apenas os dois primeiros bairros ferroviários do Entroncamento foram originalmente construído para operários. Feitos para os dirigentes ou para funcionários das classes intermédias, como recompensa pela sua prestação, apenas quando estes os abandonam, passam a ser ocupados pelas classes mais baixas.

A construção da cidade do Entroncamento e os seus bairros não constituem processos independentes. Os bairros não foram construídos numa cidade já consolidada, estão, pelo contrário, na sua génese. Trata-se de um processo único, uno e contínuo. Um processo de rápido crescimento, que em apenas um século, pela sempre crescente necessidade de alojar uma população cada vez maior, fez do Entroncamento concelho.

Devido a este rápido processo de crescimento, e pelo estudo de planos urbanísticos, como já anteriormente foi referido, os bairros encontram-se disseminados um pouco por toda a cidade. Encontramos no entanto um núcleo central, completamente ferroviário, que define um limite, que faz uma gradação entre o caminho-de-ferro e o mundo exterior.

Podemos dividir este núcleo em dois ciclos de construção: o primeiro que inclui os bairros da Ala Norte e da Ala Sul, a sul da linha, que começaram como construções mais ou menos efémeras por parte dos operários, tendo sido ultimamente reconstruídos pela Companhia; o segundo ciclo, a norte, e mais importante, é o construído ao longo da Rua Ferreira de Mesquita e que inclui o Bairro da Caixa de Reformas, o Bairro de Vila Verde e o Bairro Camões.

Construídas a sul da linha (ca.1882) , ambas as alas, uma de cada lado do edifício da bilheteira, apresentam configurações muito semelhantes. A Ala Sul (anexo 1, BCP_002) foi construída inicialmente com 18 habitações em banda, com habitações de rés-do-chão com quatro compartimentos, destinadas ao pessoal que trabalhava no sector do *movimento*. Cada habitação era servida por dois terrenos ajardinado, murados, um na frente, para embelezamento, e um na retaguarda para cultivo de alimentos.

Ala Norte e Ala Sul

A Ala Norte (anexo 1, BCP_001) deverá ter sido semelhante, não se conseguindo confirmar, pois não existem registos gráficos ou escritos. Este núcleo destinava-se ao pessoal da *tracção*, e incluía alguns escritórios. Tal como na Ala Sul, também aqui as casas eram servidas por dois pequenos terrenos.

Com o tempo estes terrenos passaram a ser ocupados por novas construções, de madeira, mais frágeis e com e de carácter insalubre. Algumas serviriam como arrumos, principalmente aquelas nos terrenos virados para a rua, mas, à semelhança de *ilhas*, poderiam igualmente funcionar como habitação.

Entre 1917 e 1922 a Companhia edifica, no lugar das Alas Norte e Sul um novo conjunto de habitações, resolvendo tanto o problema da falta de habitação, como o da construção insalubre que tinha tomado lugar nos terrenos das antigas casas.

Desta forma o número de habitações da Ala Norte é mais que duplicado, sendo as 12 habitações iniciais, substituídas por novas 25 habitações em banda, todas com primeiro andar. As novas habitações são também elas dotadas de terrenos murados à frente e à retaguarda, para servir as mesmas funções.

Os terrenos são novamente ocupados por barracas de madeira e em 1966 a Camara Municipal promove uma acção de “*desafrontamento das casas da Ala Norte da C.P., com a demolição, já verificada, das últimas barracas de madeira (eram cerca de 30) existentes nos quintais respectivos e que tão mau aspecto davam àquela artéria.*”⁷⁹

79. BRITO, Eduardo O. P. *Cá pelo burgo*. coord. GERALDES, Ana e POITOUT, Manuela. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 2008.p. 260

Em 2005 a Ala Sul é completamente demolida, restando apenas um terreno murado, destinado a estacionamento desde essa data.

O segundo ciclo de construções da Companhia, realizado entre 1900 e 1928 anos vai ser um campo de experimentação muito importante no panorama arquitectónico da CP, com uma evolução perceptível para aqueles que percorrem a Rua Ferreira de Mesquita em direcção a Torres Novas: pontuada em cada extremo por obras de Cottinelli Telmo, esta rua permite a leitura da evolução da habitação operária ferroviária no que foram os primeiros trinta anos do século XX, atravessando três diferentes regimes políticos e desenvolvendo três bairros ideologicamente distintos.

Bairro da Caixa de Reformas

O primeiro, o Bairro da Caixa de Reformas (anexo 1, BCP_003), vulgarmente conhecido como Bairro do Boneco, foi o único bairro construído pela Caixa de Socorros da Companhia Real de Caminhos de Ferro no Entroncamento. Materializa uma ainda incerteza do que deveria ser a habitação para ferroviários, procurando referências nos grandes complexos industriais ingleses e franceses, bem como nas soluções já produzidas em território nacional. A adopção de um edifício de habitação plurifamiliar tratou-se de uma resposta rápida e operativa ao problema colocado pelo rápido crescimento populacional da cidade do Entroncamento.

▼ Fig.42 e ► Fig.43. Bairros da Ala Sul (demolido) e Ala Norte, respectivamente, vistos da Estação do Entroncamento.



3. O caso do Entroncamento

A sua construção ronda o ano de 1900 e supõe-se que tenha vindo substituir um dos primeiros conjuntos de barracas de madeira construído a norte do primeiro edifício da estação.

Ao poente vêem-se algumas barracas de madeira, a que no lugar se dá o nome de ilha das cobras e que estão sendo substituídas por casas baratas, que a Caixa de Socorros da Companhia Real manda construir para arrendar aos empregadores⁸⁰

80. POITOUT, Manuela, “Os bairros ferroviários do Entroncamento” in *O Foguete*, 2003b, (5).

Como maneira de substituir esta habitação precária que se vinha a construir no terreno da estação pelas mãos dos funcionários, a Caixa de Reformas da Companhia manda erguer, neste terreno, dois edifícios de planta rectangular alongada, no eixo longitudinal, libertando ao centro um espaço amplo: a nascente, um edifício de dois pisos, constituído por 12 habitações de um só piso, com acesso directo ou por galeria, onde cada habitação usufrui de um pequeno terreno para cultivo virado para o pátio central. As habitações do piso térreo têm também um segundo terreno nas traseiras; a poente, um edifício de um só piso, com seis habitações de acesso directo. Também estas dotadas de um pequeno terreno na retaguarda. Os edifícios ocupam uma área de 895m² de um total de 2824m²

Cada edifício tem uma planta de aproximadamente 50 metros de comprimento por sete de profundidade. A estrutura dos edifícios combina

▼Fig.44. Alçado do edifício de dois pisos do Bairro do Boneco. Colagem digital.

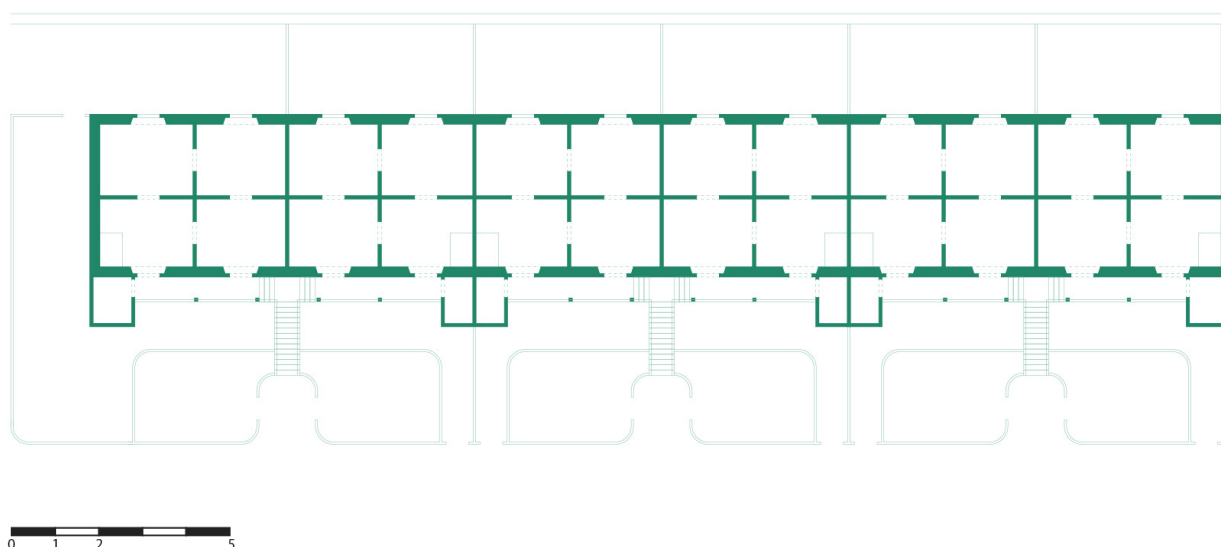


elementos em alvenaria de pedra com elementos em betão armado, como são exemplo as escadas e os pilares das galerias exteriores do edifício de dois pisos. Consegue perceber-se uma diferença da estrutura entre o que foi projectado e o que foi construído, onde os elementos das galerias foram desenhados originalmente com uma estrutura leve de madeira, ao contrário do betão utilizado. O mesmo acontece com os casinhotos em madeira que servem de sanitário, também estes construídos em alvenaria de tijolo, adossados à fachada principal.

As paredes divisórias interiores são em madeira, tal como a estrutura do chão do primeiro piso, dos tectos e dos telhados. O telhado é revestido a telha cerâmica. As portas e janelas têm cantarias decorativas em tijolo maciço e soleira de pedra. As caixilharias, portas e portadas interiores são todas em madeira.

É apenas utilizada uma tipologia, repetida nos dois edifícios, totalizando 18 habitações. Cada habitação tem uma planta quadrangular, aproximadamente quadrada, quadripartida. Cada divisão tem aproximadamente 4m por 3,1m, perfazendo 50m² por habitação. No caso das habitações do piso térreo, a entrada é feita somente pela cozinha, diferenciada pela presença do fogão. O diedro oposto à cozinha faz o acesso ao terreno na retaguarda da habitação. Nas habitações do primeiro piso, ambas as divisões servidas

▼ Fig.45. Planta do primeiro piso do edifício de dois pisos do Bairro do Boneco. Desenho feito com base nos desenhos recolhidos no arquivo da Infraestruturas de Portugal, e com informação recolhida *in situ*.



pela galeria podem ser utilizadas como entrada.

Todas as habitações, incluindo as do primeiro andar, são servidas por um pequeno terreno, na frente ou na retaguarda, onde pode ser feito o cultivo de alimentos. As habitações do piso térreo do edifício de dois pisos são servidos por ambos. O desenho dos terrenos na frente do volume de dois pisos apresenta um desenho simétrico, quase barroco, que de forma inteligente, afasta as entradas dos fogos do pátio, ao mesmo tempo que garante um troço de terreno aos pisos superiores. Os muros que dividem os terrenos são feitos em alvenaria de tijolo maciço.

O amplo pátio central funciona simultaneamente como elemento de acesso à via pública e como elemento distribuidor. O portão do pátio limita o acesso aos não moradores, atribuindo ao conjunto um maior grau de privacidade. Para um morador, o acesso da rua à casa é um processo gradual: rua, pátio, quintal, casa.

Actualmente o bairro encontra-se totalmente abandonado e o pátio central é usado como estacionamento.

O estado de completo abandono a que foi votada a entrada do populoso (...) bairro do “Boneco”, é simplesmente inadmissível. Os cardos e as ervas são tantos e tão desenvolvidos que são àquele local um aspecto verdadeiramente deplorável.⁸¹

O Bairro de Vila Verde (1919) (anexo 1, BCP_004), na continuidade do primeiro, introduz uma preocupação higienista até então inexistente ou ignorada. Procura desta forma dotar as casas de salubridade, abrindo os espaços circundantes e dando jardins às casas. O verde, que faz jus ao nome do bairro, começa a aparecer na Rua Ferreira de Mesquita.

Originalmente composto por vinte habitações, das quais dez eram individuais e outras dez geminadas, foram posteriormente construídas na continuidade do bairro mais vinte e quatro habitações, das quais as primeiras seis são individuais, dez são geminadas e as oito últimas dividem-se em dois edifícios de dois pisos, com duas habitações por piso, cada uma com um acesso independente.

Bairro de Vila Verde

81. BRITO, Eduardo O. P. *Cá pelo burgo*. coord. GERALDES, Ana e POITOUT, Manuela. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 2008. p.240

Na primeira fase, todos os lotes têm uma frente de 12 metros e uma profundidade de 22. As casas são implantadas de forma a ficarem ligeiramente afastadas do limite do terreno, deixando livre uma estreita faixa de terreno ajardinado. Na parte de trás fica livre cerca de metade do lote para cultivo ou jardim. As casas não tocam nos limites laterais do lote, com excepção das casas geminadas, que ainda assim, através do seu desenho, vistas da rua, dão a ideia de um vazio entre elas.

O projecto teve em atenção o agregado familiar a que originalmente se destinavam as habitações, reflectindo-se este na sua tipologia. Desta forma o bairro vai apresentar uma grande variedade tipológica. As casas seriam destinadas a categorias superiores da Companhia, aspecto que se reflecte nos compartimentos e comodidades da casa, bem como no seu aspecto exterior. Estas diferentes tipologias são também uma tradução directa da hierarquia dentro da Companhia.

Pelo cabeçalho presente em todos os desenhos obtidos no Arquivo das Infraestruturas de Portugal, onde se lê “*Casa do Bairro Operário na Pedra Furada*”, surge a dúvida se o bairro foi originalmente desenhado para o Entroncamento ou não. Numa rápida pesquisa é possível averiguar que em Pedra Furada, localidade do concelho de Sintra, existe um apeadeiro inaugurado em 1887 pela Companhia Real dos Caminhos-de-Ferro

▼ Fig.46. Bairro de Vila Verde, 1919, fotografado da Rua Ferreira de Mesquita.



3. O caso do Entroncamento

Portugueses, havendo desta forma a possibilidade do projecto original ter sido concebido para esse local.

Nos desenhos de 1940 e de 1970 já se lê “*Entroncamento*” e o bairro já é chamado de “*Vila Verde*”.

O Bairro Camões (1925-1928) (ver anexo BCP_005) foi o terceiro e último bairro a ser construído no limite norte da estação, fechando desta forma o ciclo de construções da Companhia no Entroncamento iniciado com Bairro do Boneco.

Bairro Camões

Não só é o último bairro da Companhia, como também constitui uma síntese das construções feitas naquela rua. Do Bairro do Boneco adopta a privacidade garantida por um afastamento da rua e um portão, bem como um espaço comum para os habitantes. De Vila Verde retira a variação tipológica e a cor.

Trata-se de um bairro comissionado pela Divisão de Construção da Companhia dos Caminhos de Ferro, com projecto dos arquitetos José Ângelo Cottinelli Telmo e Luís da Cunha.

Pela mão destes dois arquitectos nasce aquele que é considerado por alguns autores o primeiro bairro-jardim de Portugal. O Bairro Camões vai apresentar características típicas de uma cidade-jardim à escala do bairro, desde a sua posição na cidade, ainda hoje relativamente isolado, até às habitações de carácter ruralizante.

O bairro têm um total de 32 habitações, geminadas ou não, colocadas no centro dos lotes, libertando o máximo espaço possível para jardim e cultivo. Existe um total de 12 tipologias, distribuídas pelos lotes sem regra aparente. As diferentes tipologias são unificadas pelos aspectos formais e decorativos utilizados no bairro.

Para além das habitações, foi também construída a segunda Escola Camões, que deu o nome ao bairro.

Actualmente o Bairro Camões encontra-se em estado de quase abandono, com apenas três moradores num total de 32 habitações, todas em estado

precário e a grande maioria com as portas e janelas entaipadas. O bairro, localizado numa das principais estradas de acesso à cidade, está anonimizado, ficando escondido por trás de um portal meio destruído, sendo a escola o único elemento que chama a atenção.

Outros bairros Fora do núcleo ferroviário, existem ainda outros casos, sendo importante dar relevo aos três grandes bairros construídos na expansão para norte da cidade: um bairro de Casas Económicas (Bairro da Liberdade) e a sua expansão e um bairro social (Bairro Frederico Ulrich). Estes três bairros, construídos lado a lado, constituem uma primeira linha de expansão da cidade, tal como previsto no Antepiano Urbanístico de 1959. De certa forma, estes três bairros seguiram as directrizes já experimentadas no Bairro Camões, atribuindo ao *futuro* Entroncamento um carácter de cidade-jardim, quer pelas tipologias utilizadas, quer pelo espaço público desenhado e cuidado, onde o elemento vegetal tinha presença constante.

O Bairro da Liberdade (anexo 1, BCP_008), outrora conhecido como Bairro de Casas Económicas Dr. Oliveira Salazar, construído pelo Estado em 1955. É composto por 104 moradias geminadas de primeiro andar, bem como um jardim público (um dos primeiros no Entroncamento) e posteriormente, uma escola primária e o edifício de apoio aos Indigentes.

▼Fig.47. Entrada principal do Bairro Camões,1925-1927, fotografada da Rua Ferreira de Mesquita.



3. O caso do Entroncamento



▲ Fig.48. Casa-tipo do Bairro de Casas Económicas Dr. António de Oliveira Salazar (actual Bairro da Liberdade), 1955.

◀ Fig.49. Casas do Bairro Frederico Ulrich, 1955.

▼ Fig.50. Casa-tipo da extensão do Bairro de Casas Económicas, 1960.



Nesse mesmo ano é também construído pela Câmara Municipal o Bairro Frederico Ulrich (anexo 1, BCP_007), um bairro para classes mais baixas, erguendo assim 120 habitações modestas, geralmente de um só andar.

Em 1960, concordante com o Antepiano de 1959, é construído pela Caixa de Previdência, a poente do Bairro da Liberdade uma extensão do mesmo (anexo 1, BCP_009). Construíram-se 98 habitações, de traços visivelmente modernos, incluindo dois blocos de habitação isolados, de quatro andares cada. Estes dois blocos de habitação foram, desta forma, as primeiras experiências de construção em altura no Entroncamento.

Existem outros bairros no Entroncamento que poderão ter a sua importância, como o Bairro dos Retornados (anexo 1, BCP_006) ou o da COFERPOR, não sendo aqui referenciados pela sua falta de informação ou por já se encontrarem fora do período em análise.

4

BAIRRO CAMÕES

UM CASO EXEMPLAR

Em 1927 é inaugurado o Bairro Camões, projecto iniciado em 1925 pelas mãos de Cottinelli Telmo e Luís da Cunha a mando da Divisão de Construção da Companhia.

O Bairro Camões trata-se de uma experiência híbrida entre aquilo a que chamamos de *Casa Portuguesa* e um modernismo internacionalizante. É, desta forma, inovação disfarçada de tradição.

Pela sua relevância histórica e por sintetizar os diferentes temas abordados ao longo desta dissertação - a cidade-jardim, as Casas Económicas, a *Casa Portuguesa* -, escolheu-se o Bairro Camões como caso de estudo.

Procuramos neste capítulo evidenciar esses mesmos aspectos, que tornam único este bairro. Sendo o Entroncamento um campo de experimentação da arquitectura ferroviária, este bairro não poderia deixar de também o ser. Trata-se pois de um caso de estudo muito rico, que condensa em si múltiplos aspectos do panorama arquitectónico nacional coevo.

Nasceram então quatro textos, nos quais se conjugam e evidenciam os grandes temas presentes no Bairro Camões: o primeiro texto, “*Cottinelli Telmo*”, explora a vida e carreira do arquitecto e a maneira como a sua arquitectura moderna teve que evoluir a par da procura de uma *Casa Portuguesa*, gerando resultados híbridos e onde uma oposição entre espaços modernos e historicistas se tornou um elemento de projecto; o segundo, “*O primeiro bairro-jardim*”, explica a sua forma, o ambiente idealizado e a influência da cidade-jardim no projecto do bairro; o terceiro texto, “*Variedade e unidade no Bairro Camões*”, estuda as 12 tipologias utilizadas neste projecto, identificando excepções; finalmente, o quarto texto, “*Átrio central como elemento de projecto*”, foca-se nas casas do tipo *IA*, mais especificamente no seu átrio, e procura relacioná-la com outros exemplos dos panoramas português e europeu.

4.1. COTTINELLI TELMO

É impossível abordar a história da cidade do Entroncamento sem evocar o Arquitecto José Ângelo Cottinelli Telmo. Desenvolveu ao longo da sua carreira uma obra muito diversificada, experimentando muitas vezes fora da arquitectura, em áreas como o jornalismo, a música, a ilustração, a banda desenhada e o cinema.

Completo os seus estudos em 1920 pela Escola Superior de Belas Artes de Lisboa, com uma herança de fundo oitocentista, conservadora e eclética, das Belas Artes de Paris.

Fascinado pelos tempos modernos, “*pelas novas artes do tempo e do efémero*”⁸² do cinema e das revistas, constantemente mutáveis e em renovação, Cottinelli Telmo procurava acabar com as barreiras entre as diferentes artes. Recusava o edifício na perspectiva funcionalista de máquina e defendia a individualidade, a expressão do arquitecto, a poética do espaço.

Procurou sempre manter-se neutro face a políticas e ideologias, permitindo-lhe assim adaptar-se para alcançar os seus objectivos, sem nunca se ancorar a um estilo fixo, oscilando entre o modernista e o historicista, evitando as rupturas tão temidas pelos mais conservadores.

Em Abril de 1923 é admitido na Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses como arquitecto, iniciando a sua carreira com trabalhos de menor importância em conjunto com Luís da Cunha.

Por revelarem um vasto leque de referências formais e pela sua especial criatividade e maturidade projectual, Cottinelli Temo e Luís da Cunha são rapidamente nomeados para liderar o projecto para o Bairro Camões.

*O bairro adoptou o princípio de cidade-jardim – a partir de exemplos centro-europeus –, procurando materializar uma pequena comunidade com pontuações de carácter pitoresco e detalhes bebidos na arquitectura popular; onde é patente a influência de Raul Lino e da sua campanha em favor da valorização das tradições da “casa portuguesa”.*⁸³

82. Cottinelli Telmo: os arquitectos são poetas também. coord. CARVALHO, Margarida Kol de. Lisboa: EGEAC, 2015. p. 23

83. Ibid. p. 25

84. Ibid. p. 29

Confirmava-se aqui, para os que ainda tinham dúvidas, o talento de Cottinelli Telmo, quer pela invulgar complexidade e coerência de um projecto deste carácter, pelo cuidado desenho de detalhe ou pelo curioso modo quase sonhador com que se preocupava com os futuros utilizadores do bairro e, por isso, com o desenho do espaço público.

A partir de 1926, começa a experimentar, em equipamentos que a modernidade assim o exigia, a *Art Déco*, destacando-se sobretudo a estação de Alcântara-Mar, 1928, e o terminal fluvial de Sul-Sueste, 1932.

Nesta série de construções, e com uma crescente aceitação deste novo estilo, Cottinelli dá um novo passo em frente e, no projecto para a Estação da Póvoa, como foi referido no capítulo anterior, decide romper com os modelos até então utilizados nas estações e desenhar um edifício inequivocamente moderno:

A composição volumétrica era assimétrica, a expressão formal despojada. Cada componente funcional – vestibulo, salas de espera, serviços, habitação para funcionários – correspondia a um volume elementar. O mais alto continha o vestibulo, iluminado por grandes rasgos verticais. A enquadrá-lo, um corpo baixo semicilíndrico, destinado às salas de espera. No lado oposto, em dois pisos, as instalações de serviço e a habitação do chefe da estação. As coberturas sobre o cais de passageiros e a entrada, sem pilares obstruindo a luz ou dificultando o acesso às carruagens, prolongavam as coberturas em terraço e exploravam as possibilidades técnicas do emprego do betão.⁸⁴

▼Fig.51. Paineis de azulejo pintado do Bairro Camões, 1926.



Pelo seu carácter moderno, que rompia com as directrizes nacionais, o Engenheiro Ferreira de Mesquita, director da Companhia, veta o projecto, sendo construído um edificio mais conservador, com o carácter regionalista e historicista procurado pelo Estado.

Nesse mesmo ano, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, atribui a Cottinelli Telmo o projecto para uma igreja no Entroncamento. Num acto de falsa redenção e simultaneamente em clara crítica ao que se tinha sucedido, Cottinelli vai projectar uma igreja neo-românica de um revivalismo exagerado. Projecto este foi publicado na revista *A Architectura Portuguesa*, acompanhado por um texto do autor, onde o tom de crítica é constante e no qual se declara insatisfeito com o projecto de uma igreja “*como tantas outras*”⁸⁵, projectado desta maneira para evitar as discussões e agradar à maioria.

A discussão em torno da *Casa Portuguesa* que continuava acesa em Portugal foi também alvo de crítica neste artigo. Não criticando Raul Lino, mas sim aqueles que defendiam as ideias publicadas no seu livro, Cottinelli afirma que quem as defende não terá entendido o livro, nem a crítica de Lino às casas de *buraco, cimento e tampa*, que mais não passa de uma generalização, coisa que o próprio autor sabia, escrevendo em jeito de auto crítica:

*Pois caímos então no mesmo erro da especificação. (...) e, quanto ao reaportuguesamento da arquitectura, que devia ser o contraveneno destes desmandos [dos chalets] desencadeou-se tal chuvada de beiralinho, azulejos, pilaretes e alpendróides, que ainda hoje perdura a maré dos arrebiques inúteis, subvertendo toda a boa intenção!*⁸⁶

Cottinelli defendia que a arquitectura moderna era “*a arquitectura dos nossos dias*” e que os austeros caixotes modernos seriam naturalmente limados pelos architectos, que dotariam as grandes superfícies planas de um *claro escuro sóbrio e lógico*.

Progressivamente, Cottinelli começa a introduzir algumas experiências mais modernistas nas construções menores da Companhia. O exemplo

85. TELMO, José Ângelo Cottinelli, “Projecto duma Igreja”. in *A Architectura Portuguesa*, 1933b, (2).

86. LINO, Raul, “Ainda as Casas Portuguesas”. in *Panorama*, 1941, (4).

já referido do Apeadeiro da Praça do Quebedo, em Setúbal, foi à data o edifício mais moderno alguma vez construído pela CP.

Rapidamente se retrocede para uma abordagem regionalista, onde elementos modernos e tradicionais convivem num mesmo edifício, como é exemplo a estação da Azambuja.

Por volta do ano de 1935, Cottinelli Telmo, ainda que continuasse a trabalhar com a CP, começa a adquirir a segurança e autonomia necessárias para se afirmar como arquitecto modernista. Passou a adoptar quase exclusivamente princípios formais e estruturais modernos, pondo de parte o regionalismo e historicismo que subsistiam em Portugal.

Procurou, nos seus estudos, a capacidade de conceber séries tipológicas com base num leque pouco vasto de recursos, como, aliás, já o tinha feito no Bairro Camões e o fez novamente na série de Armazéns de Viveres, dos quais o último, que apresenta a resposta mais depurada a este estudo, foi construído também no Entroncamento (1938). Nos seus estudos para séries tipológicas recorria a volumetrias semelhantes, admitindo variantes, através dos ritmos e texturas com que dotava as fachadas, os claro escuros sóbrios e lógicos a que se referia.

Este período de pesquisa foi paralelo a diversas séries de construções dentro da Companhia, nas quais ensaiava as suas hipóteses. Deve dar-se relevo à série de Armazéns de Viveres, à das torres de controlo da rede – programa moderno que requeria um projecto igualmente moderno – e ao dos novos edifícios de passageiros.

A resiliência de Cottinelli Telmo a par da sua pesquisa no campo da arquitectura, bem como a sua obra produzida, ajudou a colocá-lo no topo do panorama arquitectónico nacional, garantindo-lhe em 1939 o cargo de Arquitecto-chefe da *Exposição do Mundo Português* (1940) e posteriormente, em 1945, o de Presidente da Direcção do Sindicato Nacional de Arquitectos.

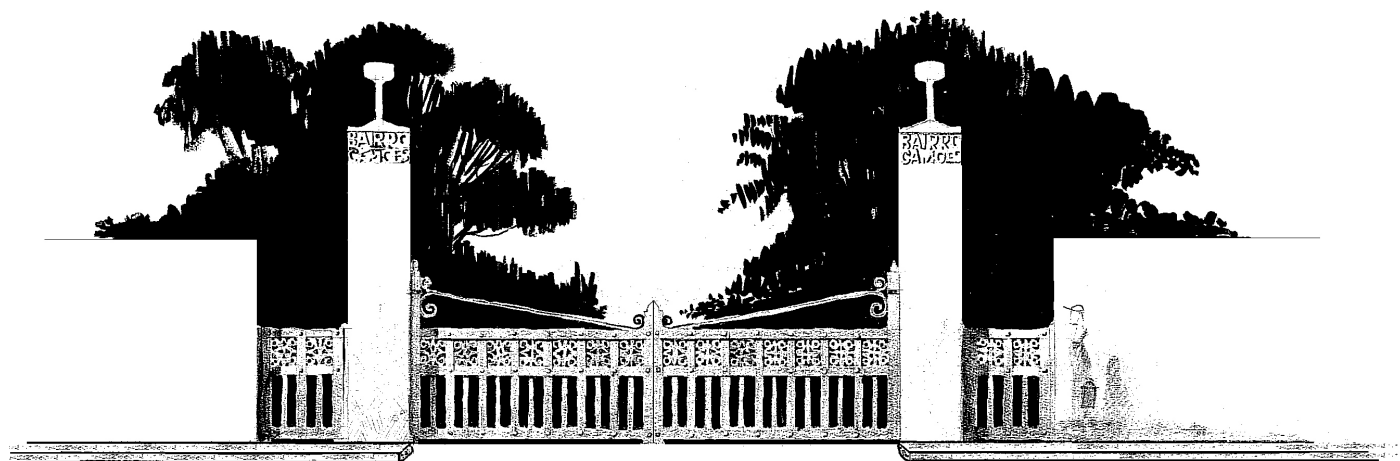
4.2. O PRIMEIRO BAIRRO-JARDIM

Considerado por muitos o primeiro bairro-jardim a ser construído em Portugal, o Bairro Camões é perfeitamente autónomo da sua envolvente, constituindo deste modo um conjunto uno e independente. O bairro não é, no entanto, autossuficiente, como idealizado nas cidades-jardim de Ebenezer Howard.

A entrada principal para o Bairro Camões faz-se a Norte, por uma das principais estradas de acesso ao Entroncamento, possivelmente a mais importante na época da sua construção. Existem também acessos secundários, directamente ligados à estação, a nascente. O terreno, de forma triangular, é limitado a norte pela Rua Ferreira de Mesquita (antiga estrada entre Torres Novas e Vila Nova da Barquinha), a sudoeste por terrenos agrícolas e pelos antigos campos desportivos associados à Escola Camões, e a nascente pelos terrenos onde se encontram os armazéns e oficinas da Estação de Caminhos-de-ferro.

Uma das suas principais características é a sua privacidade, garantida, não só pela sua localização, mas também pelo facto de ser um bairro fechado e de acesso controlado. Na sua entrada principal, pela Rua Ferreira de Mesquita, foram erguidos dois pilares em betão armado, encimados por

▼Fig.52. Entrada principal do Bairro Camões com portões central e laterais. Gravura de F. Simões, 1958.



87. POITOUT, Manuela, “Cottinelli Telmo na C.P. - A sua obra no Entroncamento” in *O Foguete*, 2003, (4).

ornamentos de cunho ferroviário, o carril.

Alguns documentos escritos descrevem o portal com uma corrente à entrada, com um funcionário permanente de vigia⁸⁷. Segundo a gravura de F. Simões, datada de 1958, o portal apresentava um grande portão central, possivelmente para automóveis, e dois laterais, mais pequenos, para pessoas. Nesta gravura, ainda que muito ténue, também é visível o funcionário. Apesar de o portão nunca se ter realizado, e existir apenas uma corrente no tramo maior, o austero portal actuava, tal como ainda o faz, como uma marca de limite e privacidade, conferindo ao bairro um carácter isolado e protegido do mundo exterior.

Originalmente, o bairro seria habitado por engenheiros e trabalhadores das classes mais altas da Companhia de Caminhos de Ferro Portugueses. Estes moradores cuidavam ou tinham quem cuidasse dos seus jardins, quase eliminando a presença dos muros e dando assim ao bairro e às suas casas uma sensação de comunidade, aproximando a proposta realizada à do modelo do bairro-jardim.

▼ Fig.53. Carril decorativo, em betão, e inscrição “Bairro Camões” num dos pilares da entrada principal do bairro.

► Fig.54. Planta geral do Bairro Camões, por Cottinelli Telmo, para a revista *A Arquitectura Portuguesa*.

O bairro organiza-se numa estrutura em espinha, bastante simples, com uma rua principal – a Rua Direita, orientada norte-sul – e duas transversais – Rua Detrás da Escola e Rua da Luz, orientadas nascente-poente. Os



cruzamentos das ruas são relativamente largos, pois em tempos terão aí existido duas pontuações exuberantes de carácter quase monumental. Eram símbolos que procuravam um equilíbrio entre o urbano e o rural. No cruzamento da Rua Direita com a Rua Detrás da Escola estava colocado um fontanário e no cruzamento com a Rua da Luz, um lampião:

A fonte (...) compõe-se de dois arcos ogivais de granito trabalhado ao picão, cruzados, que abrigam um pilar central, oitavado, forrado de azulejo azul e branco, disposto em xadrez [a 45 graus], ligado aos quatro pilares dos arcos por divisória de pedra rematando em volutas.

Nas quatro faces maiores do pilar central existem torneiras a que correspondem poiais com grelhas de ferro para apoio de vasilhas – e nos pilares das ogivas, bancos⁸⁸

Trata-se de um pilar de alvenaria que suporta um lampião de ferro e em cuja base existem bancos e caixas para flores.

O revestimento destes bancos, assim como a base das esferas e a parte superior dos degraus que se recortam nas quatro faces do pilar, fez-se com tijolo rebatido. As esferas foram fundidas com argamassa de cal hidráulica.

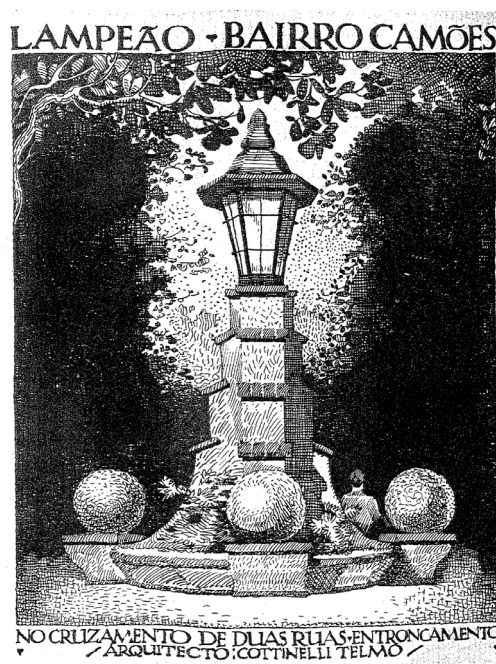
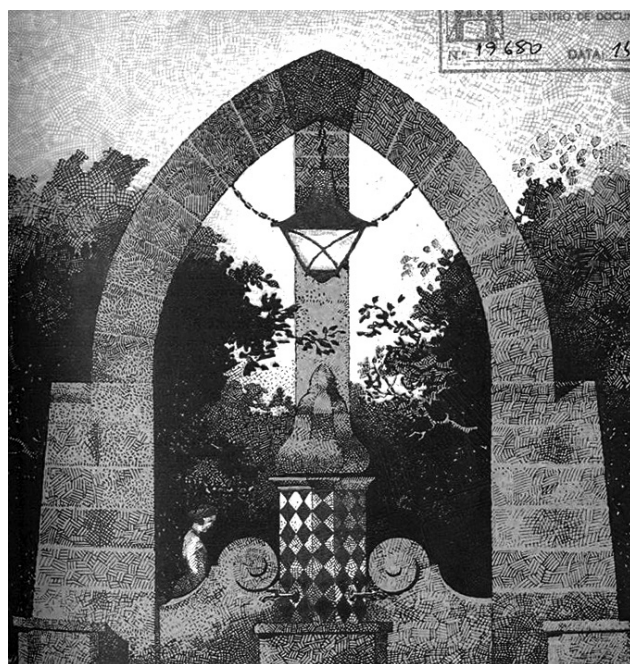
Para se avaliar das dimensões desta construção, que não pretende ser monumental, diremos que a parte envidraçada do lampião tem a altura dum homem.⁸⁹

88. TELMO, Cottinelli e CUNHA, Luís da, “Construções Escolares e Bairros Operários: Escola e Bairro Camões no Entroncamento” in *A Arquitectura Portuguesa*. p.54

89. TELMO, Arq. Cottinelli, “Pilar-lampeão no cruzamento de duas ruas”. in *ibid.* p. 76.

◀Fig.55. Gravura do fontanário do Bairro Camões, por Cottinelli Telmo, para a revista *A Arquitectura Portuguesa*.

▼Fig.56. Gravura do lampião do Bairro Camões, por Cottinelli Telmo, para a revista *A Arquitectura Portuguesa*.



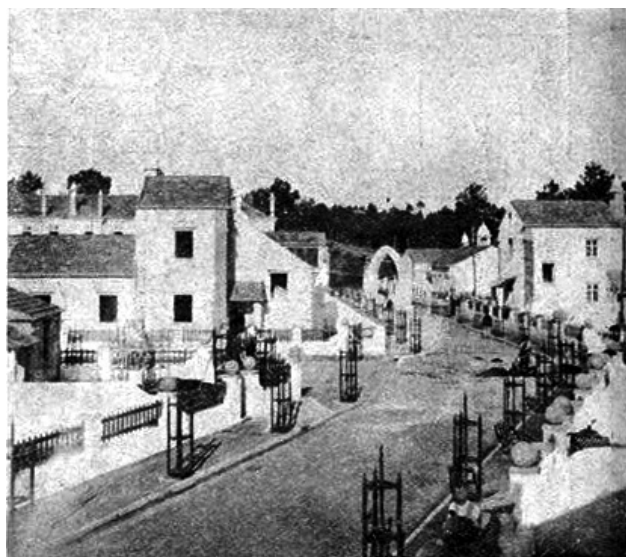
Tanto o fontanário como o lampião foram desmantelados na mesma altura a mando de um funcionário de um dos escalões superiores que habitava o bairro, pois ambos impediam o trânsito automóvel. Outra fonte declara que a sua demolição foi resultado da revolta ignorante contra o simbolismo de uma época que estava cunhada aos dois monumentos. Como forma de remediar a situação, uma réplica do fontanário foi erguida não muito longe, junto ao Viaduto Eugénio Dias Poitout. Esta réplica, no entanto, não é construída em pedra, mas sim betão armado e já não tem o azulejo a 45 graus a cobrir o pilar central.

A divisão do bairro em talhões obedeceu ao carácter do bairro, seguindo os alinhamentos das ruas e dividindo os espaços entre estas em lotes de dimensões muito próximas. Os terrenos dedicados à habitação ocupam 9491m² da área total do terreno (17290m²), sendo que 3128m² são ocupados pela escola e os restantes 4671m² ocupados pelo espaço público (estradas e passeios).

Ainda que não se tratem de Casas Económicas, o bairro segue as regras que serão mais tarde impostas pelos decretos-lei de 1933, recorrendo apenas a casas isoladas para uma só família, servidas por terrenos próprios.

▼ Fig.57. Reconstrução do fontanário do Bairro Camões no Jardim da Locomotiva, Entroncamento.

► Fig.58. Bairro Camões logo após a sua finalização, in *A Arquitectura Portuguesa*.



largura na sua frente e a mesma profundidade. As casas são implantadas nos lotes, quase sempre paralelas a pelo menos um dos lados do lote, de modo a deixar livre uma pequena faixa de terreno plantável à frente e um quintal cultivável na retaguarda. Não existe, no entanto, nenhuma regra rígida de alinhamento das fachadas nem para a orientação das casas face ao sol. Os terrenos são limitados por muros de alvenaria, decorados com gradeamentos de madeira e, pontualmente, esferas, tal como o lampião.

As ruas, amplas e pontuadas com árvores, eram de terra batida, com os passeios elevados revestidos a cubo de calcário. Os dois objectos monumentais no centro dos cruzamentos dotavam o espaço público com bancos que permitiam o convívio das diferentes famílias e de luz durante a noite.

Através desta estratégia, que dotava o bairro de espaço para respirar e ventilar, pretendia-se evitar o carácter insalubre, comum na grande maioria dos bairros operários: não só a implantação dos edifícios não obedece a uma regra rígida, como também não existe um tipo definido para as habitações, sendo que o perímetro e a volumetria das casas varia sobre uma base, não sendo obvia uma regra no desenho do bairro, atribuindo-lhe desta forma um carácter de aldeia.

As gravuras de Cottinelli Telmo para o fontanário e lampião mostram-nos algo que o bairro nunca teve: grandes e frondosas árvores que limitavam a vista para além do bairro, isolando-o ainda mais. Trata-se não só de propaganda, arte em que Cottinelli ainda viria a revelar muito talento, como também de uma vontade do arquitecto em fazer do bairro aquilo que era preconizado nos ideais da cidade-jardim inglesa.

Procurava-se assim um novo modelo de cidade, dentro da qual a família pudesse prosperar a vários níveis: económico, social e de saúde. Isoladas umas das outras e disseminadas ao longo das ruas, as famílias tornavam-se também mais próximas umas das outras, com a noção de bairro (sobretudo tratando-se de uma comunidade fechada e restrita) a unificá-las.

4.3. VARIEDADE E UNIDADE NO BAIRRO CAMÕES

Com acesso a um leque limitado de recursos, por se tratar de habitação operária, os arquitectos Cottinelli Telmo e Luís da Cunha desenvolveram um ambicioso projecto de habitação, onde já é visível a pesquisa que Cottinelli vai desenvolver anos mais tarde sobre a variação de uma tipologia.

Através da utilização dos mesmos elementos (divisões, portas, janelas, alpendres, etc.), ao invés da repetição de uma tipologia, recorrente nos bairros portugueses e estrangeiros, põe-se em prática a standardização dos elementos, evitando o carácter repetitivo do conjunto e a anonimização das habitações, traduzindo-se assim a hierarquia existente na Companhia para o bairro.

A organização do espaço interior das habitações seguia uma variação tipológica, onde alternava a implantação das casas e a sua disposição interior. Contudo, a entrada principal das habitações era [quase] sempre feita através de um alpendre, que dava acesso a um espaço onde se distribuíam os compartimentos. As instalações sanitárias (localizadas num volume adossado ao corpo principal) e as cozinhas voltavam-se para as traseiras do lote, distribuindo na frente do edifício os espaços de estar.⁹⁰

Tendo por base uma habitação unifamiliar quadripartida, foi desenvolvido um total de 12 tipos de habitação que depois de conjugados, de forma aparentemente aleatória, resultam num bairro moderno de carácter rural.

Os 12 tipos, que variam entre habitações de um e dois pisos, apresentam sempre volumetrias e configurações interiores muito semelhantes. É a transposição dos interiores para os alçados que permite perceber a variação dos tipos e, conhecendo os elementos base do projecto, facilmente entender o interior de cada casa.

As pequenas alterações nas volumetrias, como o recuar de paredes para criar um alpendre (*ID*) ou a justaposição de uma divisão extra a um dos tipos (*IC* e *IIB*), introduz no conjunto do bairro uma variação de textura e de ritmo que elimina a leitura dos elementos repetidos e atribui ao bairro a complexidade dos aglomerados habitacionais onde não houve um plano.

90. SIMÕES, Cunha *Entroncamento: o comboio, a terra e os homens*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 2006. pp.104-105

Construções económicas não quer dizer construções deficientes, com paredes sem a espessura que requer a sua função, ou madeiramentos sem as secções que lhes garantam uma longa vida e menor despesa de conservação. Nas construções a que nos referimos [as habitações do Bairro Camões], nota-se justamente, a par duma grande ausência de coisas inúteis, um cuidado especial com aquelas que são indispensáveis, às quais se procurou dar um perfeito acabamento.⁹¹

91. MARTINS, Jaime, “Dos bairros para o pessoal da C.P.” in *Boletim da C.P.*, 1931, (24).

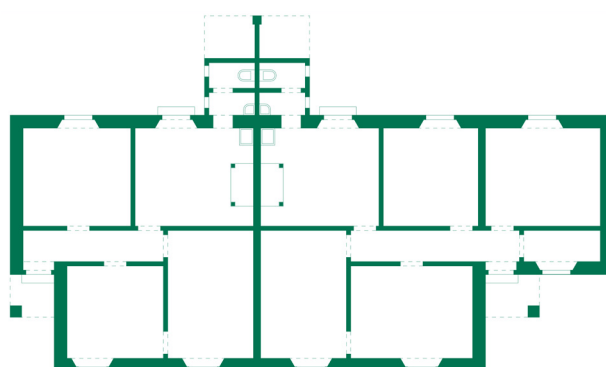
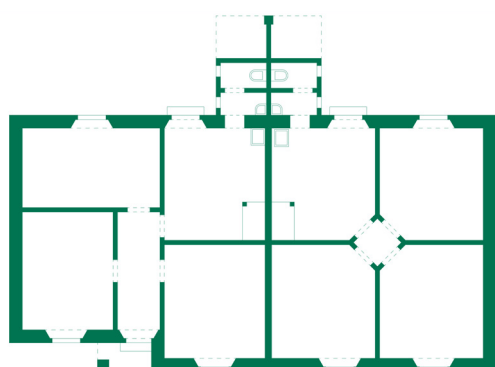
Os elementos portantes (fundações e paredes exteriores) são construídos em alvenaria de pedra, sendo as restantes paredes construídas em alvenaria de tijolo ou madeira e as lajes, tectos e estrutura dos telhados em madeira. Os muros que limitam os terrenos também são em alvenaria de pedra com gradeamento de madeira.

Não é possível confirmar no caso das habitações, mas podemos supor que se tratará de uma situação semelhante à da Escola Camões no que toca às suas fundações, tendo estas que ser executadas a maior profundidade, pois o terreno do bairro (tal como a grande parte dos terrenos adjacentes à estação) apresentava características de pântano, obrigando a adopção de fundações apropriadas.

Apesar das diferenças programáticas, as habitações apresentam elementos formais e decorativos que são transversais a todas elas, uniformizando

◀Fig.59. Planta das casas dos tipos ID-IA.

▼Fig.60. Planta das casas dos tipos IC-IIB.



92. SIMÕES, Cunha *Entroncamento: o comboio, a terra e os homens*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 2006. p.105

93. MARTINS, J Paulo. “Bairro Camões” Consultado em http://www.monumentos.pt/site/app_pagesuser/SIPA.aspx?id=7840, a 9 Fev. 2016 pelas 11:00.

o conjunto. Elementos estes são muito característicos da arquitectura da Primeira República e da problemática da Casa Portuguesa, procurando um estilo português de cunho regionalista, apesar dos espaços modernos que proporcionavam.

*O projecto original visava a coesão entre todas as habitações através de elementos e acabamentos comuns, tais como as coberturas em telha, as chaminés, os remates ornamentados e o muro exterior que define a entrada.*⁹²

Através de mecanismos simples e económicos, introduzem-se novos elementos no conjunto, tornando as habitações mais aprazíveis. É exemplo disto a alteração na cor da fachada, sem mudança de plano, que identifica o embasamento e os cunhais, rematados no topo por um elemento saliente em pedra, colocado à altura das padieira das janelas. Para além do remate dos falsos cunhais, apenas as soleiras das portas e das janelas são em pedra, tratando-se de elementos pouco ou nada trabalhados.

Também as portas e janelas são repetidas por todo o bairro, como meio de estandardização dos elementos:

*São sempre idênticas as portas exteriores e os vãos de janela: rectangulares regulares, verticais, à excepção das janelas de instalações sanitárias e de escadas e das ventilações dos sótãos sob os telhados (neste caso, óculos circulares com molduras em tijolo maciço e preenchimento em reixa).*⁹³

▼ Fig.61. Detalhe 1. Pedra que definia o limite superior dos cunhais pintados, das casas do Bairro Camões.

► Fig.62. Detalhe. Alpendre de uma casa do tipo IB do Bairro Camões.



Outro elemento transversal é o alpendre que abriga a entrada. A cobertura em telha, de uma só água, é suportada por uma estrutura de madeira que assenta em um ou dois pilares, conforme seja suportado, ou não, por uma parede.

Todas as coberturas são em telhado de telha cerâmica, sendo predominantes os telhados com duas águas; em algumas casas existem corpos com água única, e noutros, mansardas. As chaminés dos fogões das cozinhas, comuns às duas habitações, no caso de serem geminadas, são muito desenhadas. Têm secção rectangular e um remate superior de recorte ornamental, separado do tronco por uma faixa em telha. Por vezes existe uma segunda chaminé, mais pequena, de possíveis fogões de sala. Nesses casos o remate superior é mais sóbrio

A estrutura dos telhados é feita com um vigamento de 180x80mm (ou 200x80mm em alguns casos) e vigas cadeias de 180x100 mm. No interior, os tectos são revestidos a madeira. Em alguns casos é feito o aproveitamento das águas furtadas, como são exemplos as tipologias *IID* ou *IIC*.

Apesar da variação tipológica sobre uma mesma matriz e da unificação dos tipos pela sua aparência, é, no entanto, importante destacar um grupo de habitações que, por uma razão ou outra, constituem excepções dentro do

◀Fig.63. Detalhe. Chaminé-tipo utilizada no Bairro Camões.

▼Fig.64. Casa do tipo *IIC*, do Bairro Camões, com águas furtadas.



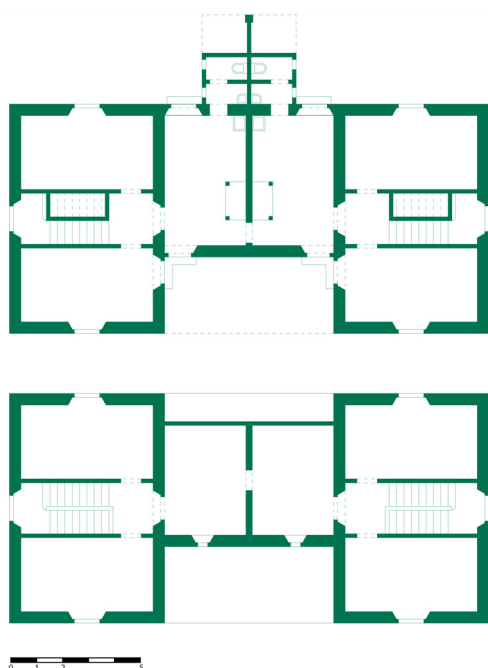
bairro: o primeiro caso são as habitações nos lotes 10 e 11, ambas do tipo *IID*, que constituem o que comumente se apelida de *Casa da Malta*; o segundo, as habitações dos tipos *E* e *H* (lotes 23 e 24), que se destacam por utilizar recursos diferentes das restantes casas; a última excepção trata-se do tipo *IA*, que será analisado num outro texto.

Casa da Malta é o nome geralmente dado às habitações que alojavam os trabalhadores solteiros, geralmente constituídas por uma sala comum onde todos dormiam, ou, como neste caso, por camaratas. No Bairro Camões, a *Casa da Malta* não é projectada para essa função, tratando-se de uma adaptação posterior, representada já desta forma nas plantas de 1939. Trata-se de uma adaptação constituída por duas moradias geminadas, simétricas, do tipo *IID*.

O tipo *IID* é constituído por dois pisos, cada um com três divisões e uma caixa de escadas central. No piso superior, as águas furtadas são aproveitadas como quarto. A entrada para a casa é feita sob um grande alpendre, e a entrada é feita no canto, com uma dupla porta, podendo a entrada ser feita tanto pela cozinha, como por um dos quartos. Tal como na maioria dos casos, a casa de banho é anexa nas traseiras da habitação, com acesso pela cozinha.

▼ Fig.65. Planta dos dois pisos da *Casa da Malta*, já após as alterações para a sua união.

► Fig.66. *Casa da Malta*, composta por duas casas do tipo *IID*.



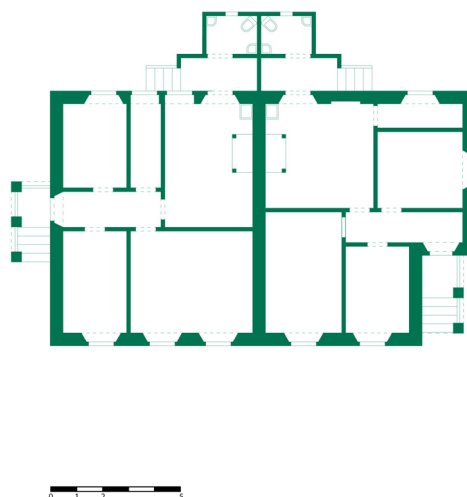
No caso específico da *Casa da Malta*, foram abertas duas portas na parede de meiação, uma em cada piso. No piso térreo, a abertura é feita entre as duas cozinhas, passando uma delas a desempenhar o papel de casa de banho. Ainda no piso térreo podemos encontrar uma sala e uma sala de jantar. As restantes oito divisões da casa funcionariam como quartos, possivelmente para mais do que uma pessoa.

No caso das tipologias *E* e *H*, encontramos uma fuga à variação presente no bairro. Não utilizando os elementos comuns às restantes habitações, as duas casas, geminadas, destacam-se não só pelo simples facto de estarem elevadas cerca de um metro do chão, sendo o acesso à porta feito por um curto lanço de escadas, mas também pela decoração mais refinada, com uma segunda linha de beiral, exclusivamente decorativo, uma guarda em madeira na escada e alpendre de três águas.

A sua composição interior apresenta elementos exclusivos destas tipologias, nomeadamente o recurso a pequenas divisões para arrumos e a utilização de um modelo de casas de banho totalmente diferente, sem acesso directo pelo interior. As pequenas divisões introduzem ruído na planta, dificultando a leitura da planta quadripartida que é clara nas restantes tipologias.

◀ Fig.67. Planta das casas dos tipos *H* e *E*.

▼ Fig.68 Alçado da casa do tipo *E*. É visível o duplo beiral decorativo e percebe-se a elevação da casa em relação ao chão.



94. Ver Decreto Lei N.º23052/1933 de 27 de setembro, Diário do Governo: I série, N.º217, consultado em 8 de jun. de 2016, disponível em www.dre.pt. e Decreto Lei N.º33278/1943 de 24 de novembro, Diário do Governo: I série, N.º256, consultado em disponível em www.dre.pt.

É importante perceber que as subsequentes intervenções populares nas habitações levaram a alterações que se tornaram comuns no Bairro Camões, como a unificação de diferentes habitações numa só, ou a divisão de uma habitação de dois pisos, em duas de um. Estudar a apropriação das casas pelos seus habitantes é, no entanto, quase impossível, dado o grau de abandono do bairro, a falta de registos e a impossibilidade de acesso ao interior das casas, com portas e janelas totalmente entaipadas.

Apesar de não ser o caso, a nomenclatura dada às tipologias do Bairro Camões é remanescente daquela que vai ser dada às Casas Económicas.

Numa breve comparação, elaboraram-se duas tabelas com base nas informações retiradas dos decretos-lei referentes às Casas Económicas⁹⁴ e na análise das plantas do Bairro Camões. Nas duas tabelas apresenta-se o número de divisões e pisos de cada combinação classe-tipo.

Torna-se assim possível de perceber que a única relação existente é no número de divisões das habitações da classe *A*, sendo que as únicas combinações que correspondem na totalidade são as *IA* e *IIA*. Ainda que desconhecendo o número de divisões das classes *C* e *D*, podemos afirmar com alguma segurança que a semelhança de nomenclaturas não passa de uma coincidência.

▼ Fig.69. Tabelas comparativas das combinações tipo-classe das Casas Económicas e do Bairro Camões.

| Casas Económicas | | | | Bairro Camões | | | |
|------------------|------|-----|-----|---------------|------|----|-----|
| Classe | Tipo | | | Classe | Tipo | | |
| | I | II | III | | I | II | III |
| A | 4 | 5 | 6 | A | 4 | 5 | 6 |
| | 1 | 1 | 1 | | 1 | 1 | 2 |
| B | 6 | 7 | 8 | B | 4 | 5 | 8 |
| | 2 | 2 | 2 | | 1 | 1 | 2 |
| C | s/i | s/i | s/i | C | 4 | 6 | |
| | 2 | 2 | 2 | | 1 | 2 | |
| D | s/i | s/i | s/i | D | 4 | 6 | |
| | 2 | 2 | 2 | | 1 | 2 | |

Legenda:

N.º de Divisões

N.º de Pisos

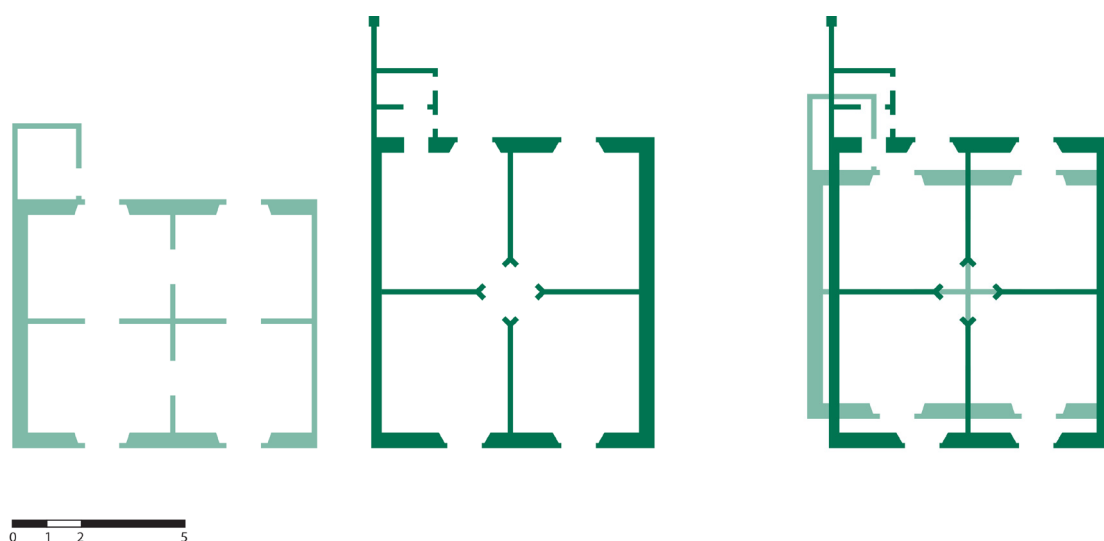
4.4. ÁTRIO CENTRAL COMO ELEMENTO DE PROJECTO

Encontramos nas casas do tipo designado por *IA* do Bairro Camões, uma solução chave para o problema do custo-eficácia apresentado frequentemente no tema da habitação operária de baixo custo. Trata-se de uma solução simples e depurada, de carácter inequivocamente moderno e que pode, de certa forma, ser considerada como a tipologia base das casas do Bairro Camões.

É uma casa de planta aproximadamente quadrada (8x9m), quadripartida, com compartimentos também eles quadrados. O que diferencia este modelo daquele que já foi identificado no Bairro do Boneco, por exemplo, onde também cada habitação é quadripartida e com dimensões muito semelhantes, é o pequeno átrio de distribuição central, igualmente quadrado, rodado a 45 graus.

Resolvem-se, através deste mecanismo de distribuição, os problemas de espaço causados pelos corredores de uma forma económica, tanto a nível de custos, como de espaço. O pequeno átrio central rodado permite divisões o maior possíveis (como já acontecia na tipologia usada no Bairro do Boneco) ao mesmo tempo que garante a privacidade entre divisões, anulando, por consequência, a necessidade de atravessar divisões ou recorrer a alcovas.

▼ Fig.70. Comparação de uma casa tipo do Bairro do Boneco com o tipo *IA* do Bairro Camões



95. “Modernos edifícios da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses”. in *A Arquitectura Portuguesa*, 1931, (7).

96. TELMO, José Ângelo Cottinelli, “Casa de 9 compartimentos, para o sul do país”. in *ibid.* 1933a, (8 e 9)

Pela não utilização de um corredor ligado à entrada da casa, cria-se uma excepção no panorama do Bairro Camões, tratando-se, assim, do único tipo onde a entrada não é feita sob um alpendre, mas sim nas traseiras, pela cozinha. Tal como nos restantes casos, a casa de banho é anexa, no exterior, com acesso pelo interior.

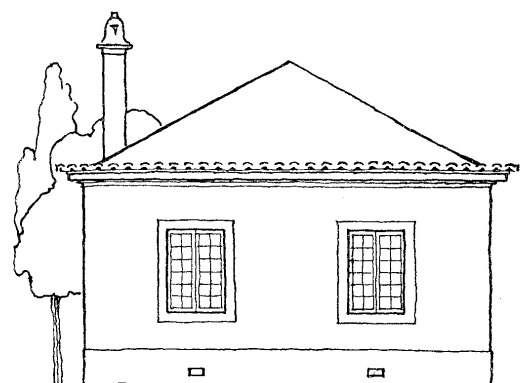
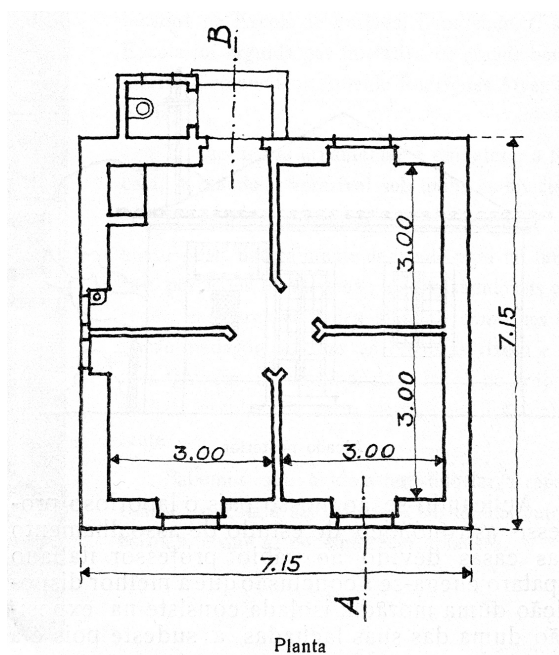
O átrio funciona como um centro, agregador e distribuidor das diferentes divisões, conferindo à casa uma dinâmica mais fluida e ritmada, pontuada pelos cheios e vazios das quatro portas do átrio.

Este modelo, desenhado entre 1925-1927 no Entroncamento, vai, mais tarde, ser posto em prática noutras obras da Companhia dos Caminhos de Ferro, bem como em outras casas e bairros de habitação popular.

São exemplo, dentro da Companhia, *uma casa com 4 compartimentos para habitação de uma família*⁹⁵ (1931) e as casas do Bairro Operário de Torres Vedras (1935). Fora da Companhia, podemos destacar a Vila Albertina (Porto, 1929), a *casa com 5 compartimentos para o Sul do país*⁹⁶ (1933), de Cottinelli Telmo, o Bairro da Rua de Pereiró (Porto, 1933) e o Bairro da Rua do Monte Cativo (Porto, 1936).

▼ Fig.71. Casa-tipo do Bairro Operário de Torres Vedras, 1935, Perfeito de Magalhães.

No caso do Bairro de Torres Vedras, da autoria de Perfeito de Magalhães, também um modelo de bairro-jardim é explorado, ainda que de maneira

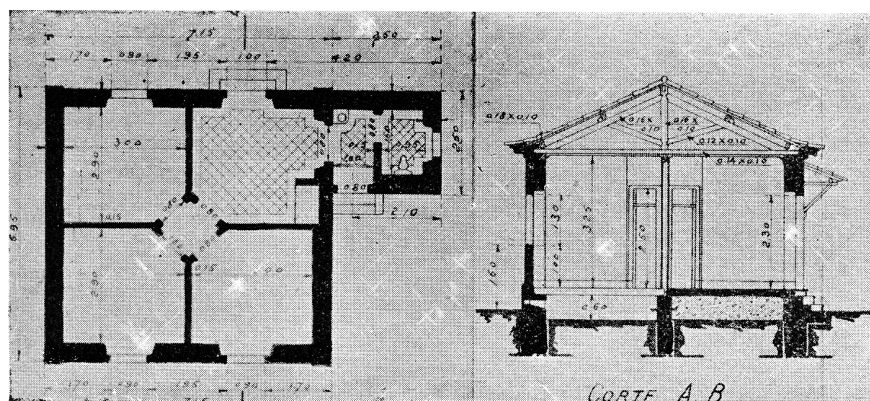


Tipo de casa para «pessoal braçal»
Alçado principal

distinta ao Entroncamento, utilizando apenas este tipo de casa e com uma maior preocupação na orientação das moradias face ao sol. Neste caso, a planta da casa utilizada é bastante próxima do tipo *IA* do Bairro Camões: mantêm-se as janelas e a entrada nos mesmos alçados, bem como as casas de banho anexas. O átrio perde a parede do lado da cozinha, por onde se efectua entrada na casa.

Na *casa com 4 compartimentos para habitação de uma família*, de 1931, a cozinha continua desempenhar o papel de entrada, embora a entrada principal seja feita por uma segunda porta, maior, mantendo a que já existe no Entroncamento como porta secundária de acesso a um possível quintal. As janelas passam para os alçados até então “laterais” e o volume da casa de banho passa para a fachada principal. Não parecem previstas casas geminadas, mas o facto de não terem sido encontrados registos do local para onde esta casa seria destinada nem de nenhum plano de conjunto, torna difícil interpretar o desenho.

Nos casos externos à Companhia deve destacar-se a *casa de 5 compartimentos para o Sul do país*, onde já se encontra um projecto mais desenvolvido, com o quinto compartimento no piso superior, em que o acesso é feito por uma escada exterior, no alçado lateral, que leva a uma açoteia. A cozinha continua a ter uma porta para o exterior, embora a entrada seja feita por uma porta maior colocada num dos quartos (um que poderá desempenhar o papel de sala), fazendo-se a entrada pelo “*alçado principal*” como denomina Cottinelli Telmo no seu desenho. A porta da cozinha permite um acesso mais directo à escada para o piso superior.



◀Fig.72. Casa com 4 compartimentos para habitação de uma família, 1931.

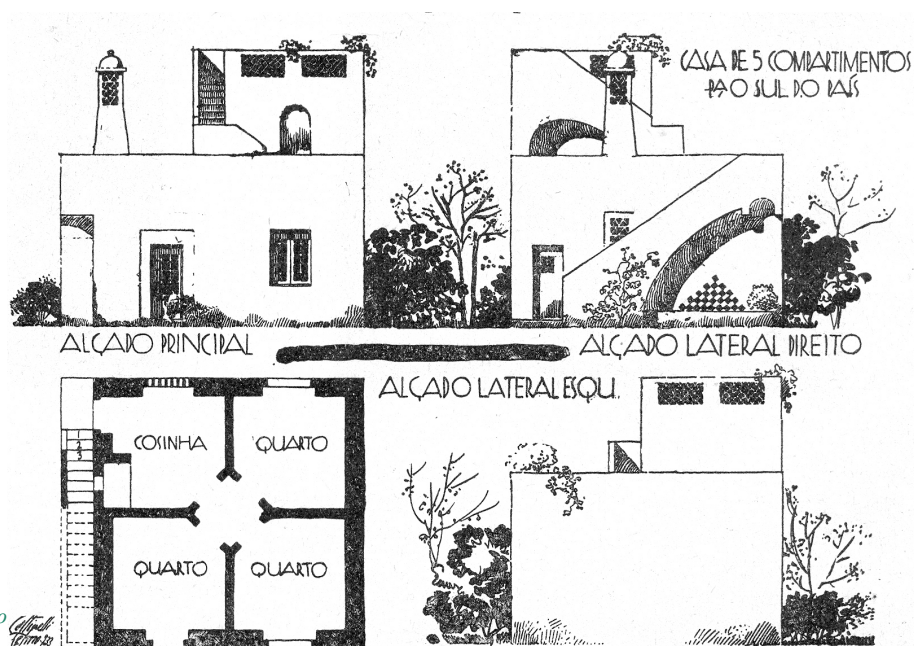
Apesar do desenho geométrico da casa se afastar daquilo que é feito no Entroncamento, em grande parte devido ao regionalismo que é procurado para representar o sul de Portugal, é possível encontrar elementos comuns, muito característicos do autor: as geometrias simples, também usadas no fontanário e lampião do Bairro Camões, são novamente exploradas nesta casa, bem como referências de materiais – como a cal branca ou o azulejo de padrão axadrezado azul e branco a 45 graus – e os elementos vegetais abundantes.

O caso curioso do Bairro da Rua de Pereiró apresenta um conjunto de quatro casas no Porto, onde não só as casas são quadripartidas com o pequeno átrio central a fazer a distribuição, mas também os quatro pátios nas traseiras se servem de um poço comum, também este ladeado por muros que replicam no exterior o átrio a 45 graus.

Tanto a Vila Albertina como o Bairro da Rua do Monte Cativo apresentam soluções com o átrio central em habitação em banda.

Simultaneamente, entre os anos de 1925 e 1930, em Roterdão, Pieter Oud projecta e constrói uma das duas mais importantes obras, o Complexo de Habitação Operária de Kiefhoek.

Construído sob a pressão de alojar um grande número de famílias



► Fig.73. Casa de 5 compartimentos para o Sul do país, 1933, Cottinelli Telmo.

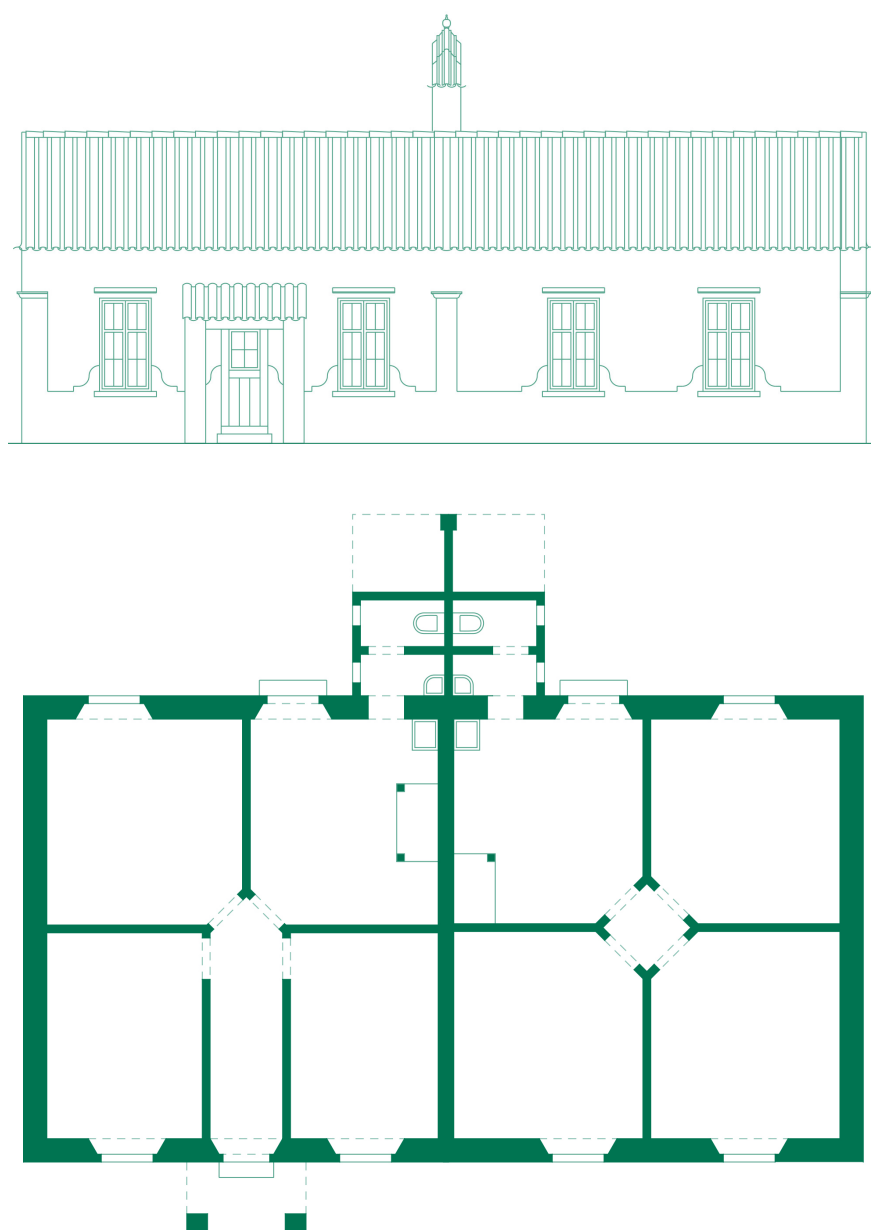
numerosas, Oud recorreu à repetição de um modelo, criando um bairro de carácter assumidamente moderno, de linhas sóbrias, construção que em Portugal seria improvável nessa data.

O modelo produzido foi uma habitação de dois piso, repetida em banda, com sala, cozinha e casa de banho no piso térreo e três quartos no piso superior. É no primeiro piso que encontramos o átrio rodado, com uma das faces aberta para as escadas. Trata-se de uma pequena variação deste mecanismo, em que um dos diedros não se trata de um quarto, e onde o átrio é utilizado de forma a permitir o acesso ao quarto oposto à escada.

Variações como esta são também comuns em Portugal, com particular destaque para o tipo *IB* do Bairro Camões, o Tipo B do Bairro Social da Arrábida (Porto, 1919), o Bairro de Olhão (Olhão, 1927), do ainda jovem Carlos Ramos, o Bairro António Ramos Pinto II (Porto, 1928) e o Bairro da Rua Viterbo Campos (Porto, 1930).

Podemos dividir estes exemplos em dois grupos: o primeiro, onde se incluem o tipo *IB* e o Bairro da Rua Viterbo Campos, mantêm o átrio, prolongando-o (ou justapondo um corredor) até uma das faces exteriores, por onde se passa a fazer a entrada. Desta forma, rouba-se área a uma ou duas das divisões da casa, acabando por se anular a razão pela qual o átrio obtém esta configuração; o segundo grupo, onde se incluem os restantes bairros, constituem exemplos onde uma das divisões é simplesmente anulada, passando a funcionar como espaço exterior de entrada na habitação. O átrio rodado passa a ser simultaneamente átrio de entrada.

É certo que se encontrarão muitos mais exemplos da utilização deste mecanismo, tanto em Portugal como no estrangeiro. O que importa assimilar da resenha aqui feita é a introdução deste mecanismo, um elemento claramente moderno, na arquitectura do início do século XX, e sobretudo a sua presença na habitação popular de baixo custo em Portugal.



► Fig.74. Casas geminadas do Bairro Camões. Tipo *IB* e *IA*. Planta e alçado frontal.

5

CONCLUSÃO

UMA LEITURA FINAL

Na história da arquitectura portuguesa, o período escolhido para o estudo desenvolvido nesta dissertação é fortemente marcado pela procura de uma identidade nacional que se afastava das propostas modernas internacionais.

A serôdia revolução industrial portuguesa, com a chegada do caminho-de-ferro, bem como a inconstância política que se viveu em Portugal na transição do século XIX para o século XX, contribuíram para esse afastamento das influências internacionais e a opção por soluções mais tradicionalistas.

O Estado fechava desta forma, e mesmo apesar das referências internacionais que ainda assim subsistiram, as suas fronteiras.

Nascia em Portugal, por parte daqueles que, tal como Cottinelli Telmo, procuravam na arquitectura moderna uma solução para arquitectura dos novos problemas programáticos e sociais, uma arquitectura de uma *modernidade inquieta*⁹⁷, modernidade inevitável, que buscava um novo rumo para uma arquitectura nacional.

Passava-se assim, por um processo de destilação de estilos e ideologias internacionais, com particular destaque para as centro-europeias, francesa e alemã.

A arquitectura ferroviária do início do século XX é, então, produto de um duplo filtro Europa-Portugal/Portugal-CP que resulta numa arquitectura miscigenada, de carácter híbrido entre a ideologia da identidade nacional, materializada na *Casa Portuguesa*, e os programas modernos que requeriam arquitecturas modernas.

97. RAMOS, Rui Jorge Garcia
Modernidade inquieta. Arquitectura e identidades em construção: desdobramento de um debate em português. Porto, 2015.

5. Conclusão

É difícil criar uma definição do que é a cidade ferroviária portuguesa pelos poucos casos que crescem exclusivamente com o caminho-de-ferro, como são exemplos o Entroncamento ou o Barreiro. Podemos, no entanto, e com grande facilidade, identificar o poder transformativo do caminho-de-ferro em cidades mais ou menos consolidadas e estudá-lo como factor de expansão. As cidades onde este factor de crescimento se mostra mais visível são o Porto e Lisboa e o crescimento da sua área suburbana, a par do crescimento das redes ferroviárias urbanas e suburbanas.

Remetendo à primeira questão colocada no início deste trabalho, torna-se possível perceber que, ainda que fortemente ligada ao Estado e sofrendo por vezes a sua influência, a Companhia dos Caminhos de Ferro manteve sempre alguma autonomia no que toca às suas orientações de estilo, introduzindo sempre a questão moderna, inevitável no contexto ferroviário, na arquitectura por si produzida.

No Entroncamento é possível ver o reflexo da inovação tecnológica internacional, bem como de outras questões da cidade que a acompanhavam. As experiências de habitação são também importadas de outros países europeus com o debate em torno do *alojamento operário* e da *habitação saudável e económica*.

Nasce um novo tipo de habitação, simultaneamente diversificado e repetitivo, baseado numa ideia de habitação mínima e em critérios de higiene e conforto já experimentadas em Portugal em outras ocasiões. Formalmente este novo tipo de habitação cruza-se com o problema da *Casa Portuguesa*. Criam-se assim espaços duais, híbridos entre o modernismo e o tradicionalismo. São habitações que obedecem a regras e necessidades modernas, mas que albergam habitantes maioritariamente provenientes de populações rurais.

*(...) com o desenraizamento cultural, «total», do indivíduo em relação à sua terra de origem (...) as pessoas vindas da província, das aldeias, habituadas a ter o seu pedaço de terra e o seu espaço vital, viam-se confinadas a um apartamento, sem algo que as ligasse às suas origens.*⁹⁸

98. PEREIRA, Paula Maria da Costa *Entroncamento: do mito do progresso à realidade presente*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1996. p.43

Desta forma, toma-se geralmente a opção por habitações unifamiliares isoladas, com um terreno cultivável, agrupadas em pequenas comunidades. Os bairros e as casas projectadas procuram uma vivência semelhante àquela que era praticada nas aldeias de onde emigravam os trabalhadores.

A estrutura da família mantinha-se, e esta nova habitação procurava a estabilidade e a felicidade, que se reflectiria no ambiente de trabalho. A dicotomia cidade-campo presente nos modelos de bairro-jardim que se começavam a adoptar tanto afastava o trabalhador do ambiente industrial do caminho-de-ferro, como o aproximava de uma realidade rural próxima da que abandonara.

No Entroncamento são exploradas ambas as abordagens, tendo como alvos habitantes de classes opostas, gerando, por isso, resultados bastante diferentes.

Ao passo que o Bairro do Boneco alojaria na sua grande maioria operários com famílias de pequenas dimensões, o Bairro Camões destinava-se às classes superiores dentro da Companhia. Uma situação intermédia podia ser encontrada no Bairro de Vila Verde, que misturava classes, resultando numa clara hierarquia das habitações.

Tanto os seus habitantes, como a opção pelo tipo de habitação contribuíram fortemente para diferenças no nível de dispersão dos bairros no terreno: a primeira experiência mais compacta, de resposta operativa ao problema da habitação; a última uma solução mais fragmentada, dispersa no terreno, mais digna para quem lá habitasse.

O que se consegue perceber, pelo estudo das diferentes plantas do Entroncamento, com particular destaque para o Anteplano Urbanístico de 1959, é uma clara opção por estratégias de dispersão, com a aplicação dos princípios da cidade jardim ensaiados no Bairro Camões. É fácil entender as opções tomadas relembrando que o Entroncamento se tratava de uma tábua rasa, um vasto terreno vazio de construções, não sendo o espaço um problema e, por essa razão, a habitação colectiva não se tornar uma necessidade. Desta forma garantia-se a expansão da cidade, principalmente

5. Conclusão

para norte, zona em que, ainda hoje, a densidade de construção é muito menor, comparando com o sul do caminho-de-ferro, onde predomina a construção em altura.

Propostas de trabalho para desenvolvimento futuro

Adicionais às perguntas colocadas no início deste trabalho, surgiram ao longo deste período de estudos, novas questões, que por dependerem de investigações anteriores inexistentes ou inacessíveis, ou, simplesmente, não se tratarem de questões pertinentes para esta dissertação, não foram abordadas e, por isso, às quais não se obtiveram respostas.

Estas questões constituem problemas relevantes no tema da habitação popular portuguesa, e a sua resposta poderá eventualmente corrigi-la ou completá-la.

Elencou-se um conjunto de perguntas ou temas, que poderão concretizar-se em investigações futuras, não se versando exclusivamente sobre o tema da habitação ou, sequer, da arquitectura, tratando-se de temáticas interdisciplinares, cujas respostas contribuirão para a formulação de uma história da habitação popular em Portugal.

Uma importante questão cujo estudo poderá contribuir para a definição da cidade ferroviária portuguesa é a da apropriação das habitações pelos ferroviários. Ao compreender a evolução da casa e do bairro, e as transformações neles feitas pelos habitantes poderá entender-se quais as suas necessidades e justificar as opções tomadas em projectos posteriores.

Outra importante proposta de trabalho, dentro do panorama do Entroncamento, é o estudo do Bairro de Casas Económicas Dr. António de Oliveira Salazar e sua extensão. Estudo este complementar a história da arquitectura nesta cidade e colocaria em jogo um novo tipo de habitação económica (não operária) no Entroncamento, apenas brevemente abordado neste trabalho.

Ainda no Entroncamento, seria importante estudar a fundo o seu rápido

crescimento urbano e os factores que para tal contribuíram, numa abordagem não apenas arquitectónica e urbanística, mas também antropológica, tendo sempre como referência outras cidades em Portugal, cujo crescimento dependeu igualmente da rede ferroviária.

Uma última proposta de trabalho, versada sobre o projecto de arquitectura, é da reabilitação e requalificação dos bairros operários do Entroncamento, actualmente deixados ao abandono.

A. FONTES E BIBLIOGRAFIA

A.1. ARQUIVOS E BIBLIOTECAS

- Arquivo do Museu Nacional Ferroviário
- Arquivo Histórico da Comboios de Portugal
- Arquivo Histórico da Infraestruturas de Portugal
- Biblioteca da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto
- Biblioteca da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa
- Biblioteca Municipal do Entroncamento
- Biblioteca Municipal do Porto
- Câmara Municipal do Entroncamento

A.2. FONTES IMPRESSAS

- *Boletim da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais : 15 anos de obras públicas*. Lisboa: Ministerio das Obras Públicas e Comunicações, 1948.
- *Exposição do Mundo Portugues*. Lisboa: SNI, 1940.
- *Inquerito Industrial de 1881*. Lisboa: Imprensa Nacional: 1881.
- *Notas sobre Portugal*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1908.
- “Modernos edifícios da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses”. in *A Arquitectura Portuguesa*, 1931, (7).
- BRUSCHY, Silva, “Nova oficina de Reparação de Vagões no Entroncamento” in *Boletim da C.P.*, 1929, (4).
- FERREIRA, Carlos Barbosa, “Terrenos e Edifícios”. in *O Foguete*, 2002, (1).
- GABORIAU, Arnaud, “Aux origines de la cité de cheminots de Lille-La Délivrance (1921-1926)”. in *Revue d’histoire des chemins de fer*, 2004, (31).

- MAGALHÃES, Fernando Perfeito de, “Edifícios de Passageiros da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses”. in *A Arquitectura Portuguesa*, 1925, (8).
- MARTINS, Jaime, “Dos bairros para o pessoal da C.P.” in *Boletim da C.P.*, 1931, (24).
- MATOS, Mello de, “Bairros Operários” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1910, (546, 16 Setembro).
- MATOS, Mello de, “Habitações Económicas” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1913, 618, 16 Setembro.
- NUNES, Eng.º José de Sousa, “Cidades Jardim. Breves apontamentos acerca das ideias directivas” in *A Arquitectura Portuguesa*, Setembro de 1932, (9).
- NUNES, Eng.º José de Sousa, “Cidades Jardim. Breves apontamentos acerca das ideias directivas (II)” in *A Arquitectura Portuguesa*, Outubro de 1932, (10).
- POITOUT, Eugénio Dias. in *A Hora. Jornal Ilustrado, Edição Especial do XXIII aniversário do Concelho do Entroncamento*. 1968.
- POITOUT, Manuela, “O Entroncamento no início do século XX” in *O Foguete*, 2002, (3).
- POITOUT, Manuela, “Cottinelli Telmo na C.P. - A sua obra no Entroncamento” in *O Foguete*, 2003, (4).
- POITOUT, Manuela, “Os bairros ferroviários do Entroncamento” in *O Foguete*, 2003, (5).
- TELMO, Arq. Cottinelli, “Pilar-lampeão no cruzamento de duas ruas” in *A Arquitectura Portuguesa*.
- TELMO, Cottinelli e CUNHA, Luís da, “Construções Escolares e Bairros Operários: Escola e Bairro Camões no Entroncamento” in *A Arquitectura Portuguesa*, 1927, (4).
- TELMO, José Ângelo Cottinelli, “Casa de 9 compartimentos, para o sul do país” in *A Arquitectura Portuguesa*, 1933, (8 e 9).
- TELMO, José Ângelo Cottinelli, “Projecto duma Igreja” in *A Arquitectura Portuguesa*, 1933, (2).
- MARTINS, J Paulo. *Bairro Camões*. Consultado em http://www.monumentos.pt/site/app_pagesuser/SIPA.aspx?id=7840, consultado a 9 Fev. 2016

A.3. BIBLIOGRAFIA GERAL

- *Arquitectura moderna portuguesa : 1920-1970*. TOSTÕES, Ana (coord.), Lisboa: Instituto Português do Património Arquitectónico, 2003.
- *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*. Lisboa: 1987.
- *História da Vida Privada em Portugal*. MATTOSO, José (coord.), Maia: Círculo de Leitores, 2011.
- COELHO, Carlos Dias (coord.), *O tempo e a forma*. Lisboa: Argumentum, 2014.
- MONTEIRO, Nuno Gonçalo, PINTO, António Costa (coord.), *História Contemporânea de Portugal: 1808-2010*. Madrid: Fundación Mapfre, 2015.
- ARÍS, Carlos Martí, *Las variaciones de la identidad: ensayo sobre el tipo en arquitectura*. Barcelona: Serbal, 1993.
- BENEVOLO, Leonardo, *Historia de la arquitectura moderna*. Barcelona: GG, 2002.
- BLANCO, Javier Rivera, *Arquitectura y orden : ensayos sobre tipologías arquitectónicas*. Valladolid: C.O.A.L, 1988.
- ENGELS, Friedrich. “Para a Questão da Habitação” in *Obras Escolhidas em Três Tomos*. Avante!, 1876.
- FERNANDES, José Manuel, *Arquitectura Modernista em Portugal, 1890-1940*. Lisboa: Gradiva, 1993.
- FERNANDEZ, Sérgio, *Percursos: arquitectura portuguesa: 1930-1974*. Porto: FAUP, 1988.
- FRANÇA, José Augusto, *A arte em Portugal no Século XX*. Lisboa: Bertrand Livres, 1974.
- FRANÇA, José Augusto, *Os anos vinte em Portugal: estudo de factos sócio-culturais*. Lisboa: Editorial Presença, 1992.
- LEAL, Augusto Soares de Azevedo Barbosa de Pinho, *Portugal antigo e moderno: dicionário geographico, estatistico, chorographico, heráldico, archeologico, historico, biographico e etymologico de todas as cidades, villas e freguezias de Portugal e de grande numero de aldeias*. Lisboa, 1990, vol. III.
- LEAL, João, *Etnografias portuguesas (1870-1970): cultura popular e identidade nacional*. Lisboa: Dom Quixote, 2000.
- PINTO, António Costa, *O Estado Novo: das origens ao fim da autarcia : 1926-1959*. Lisboa: Fragmentos, 1987.

- POUSSON, Jean-Pierre, *La croissance des villes au XIXe siècle: France, Royaume Uni, États Unis et Pays germaniques*. Paris: Sedes, 1992.
- RAMOS, Rui Jorge Garcia, *Modernidade inquieta. Arquitectura e identidades em construção: desdobramento de um debate em português*. Porto: Edições Afrontamento, 2015.
- ROSAS, Fernando, *História de Portugal, volume 6 - A Segunda Fundação (1890-1926)*. MATTOSO, José (coord). 2014.
- ROSAS, Fernando, *História de Portugal, volume 7 - O Estado Novo (1926-1974)*. MATTOSO, José, ROSAS, Fernando (coord.) Maia: Círculo de Leitores, 2014.
- ROSAS, Fernando, *Portugal e o Estado Novo: (1930-1960)*. Lisboa: Editorial Presença, 1992.
- ROSAS, Fernando, *O Estado Novo nos anos trinta : elementos para o estudo da natureza económica e social do Salazarismo (1928-1938)*. Lisboa: Estampa, 1996.
- RUBIÓ, Manuel de Solà-Morales i, *Les formes de creixmetn urbà*. Barcelona: UPC, 1993.
- SALAZAR, António de Oliveira, *Discursos (1928 - 1934)*. Coimbra: Coimbra Editora, 1935.
- TOSTÕES, Ana, *Os verdes anos na arquitectura portuguesa dos anos 50*. Porto: FAUP Publicações, 1997.
- TOSTÕES, Ana, *1º Congresso Nacional de Arquitectura : relatório da Comissão Executiva, Teses, Conclusões e votos do Congresso*. Lisboa: Ordem dos Arquitectos, 2008.

A.4. BIBLIOGRAFIA ESPECÍFICA

- *Città giardino: cento anni di teorie, modele, esperienze*. TAGLIAVENTI, Gabriele (coord.),. Roma: Gangemi, 1994.
- CARVALHO, Margarida Kol de (coord.), *Cottinelli Telmo: os arquitectos são poetas também*. Lisboa: EGEAC, 2015.
- ABRAGÃO, Frederico, *Caminhos de ferro portugueses: esboço da sua história*. Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1956.
- BATISTA, Luís Miguel Preto, *Os Casais das Vaginhas*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1996.
- BRITO, Eduardo O. P., *Cá pelo burgo*. GERALDES, Ana, POITOUT, Manuela (coord.). Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 2008.

- CARDOSO, Vasco, “Bairros de casas económicas e grupos de moradias populares: o encontro de duas morfologias de padrão geométrico”. in. *Cadernos - Curso de Doutoramento em Geografia*, Porto: FLUP, 2011
- CARVALHO, Ricardo, *A Cidade Social*. Lisboa: Tinta da China. 2016.
- COELHO, António Baptista, *Do bairro e da vizinhança à habitação: tipologias e caracterização dos níveis físicos residenciais*. PEDRO, João Branco (coord.). Lisboa: LNEC, 1998.
- CRAWFORD, Margaret, *Building the workingman's paradise: the design of American Company towns*. London: Verso, 1995.
- DEVILLERS, Christian, HUET, Bernard, *Le Creusot: naissance et développement d'une ville industrielle 1782-1914*. Mâcon: Imprimerie Buguet-Comptour, 1981.
- FERREIRA, José Fernando Coelho, *O caminho de ferro de Penafiel à Lixa e Entre-os-Rios*. Penafiel: Câmara Municipal de Penafiel, 1993.
- FLAMAND, Jean-Paul, GUERRAND, Roger-Henri, *Loger le peuple: essai sur l'histoire du logement social*. Paris: Éditions la Découverte, 2001.
- GOMES, Rosa Maria, GOMES, Gilberto, *Os caminhos de ferro portugueses: 1856-2006*. Lisboa: Comboios de Portugal, 2006.
- GONÇALVES, Eliseu. “As Errâncias do Carré Mulhousien. Novas práticas no desenho da casa operária no Porto” in MONTEIRO, Bruno, PEREIRA, Joana Dias (coords.), *De Pé Sobre a Terra. Estudos Sobre a Indústria, o Trabalho e o Movimento Operário em Portugal*. Porto: Universidade Popular do Porto, 2013.
- GONÇALVES, Eliseu. “O alojamento operário portuense nas primeiras décadas do século XX: da Casa Familiar ao Bloco Comunitário” in PEREIRA, Virgílio Borges (coord.) *O Estado, a habitação e a questão social na cidade do Porto*. Porto: Edições Afrontamento, 2015, vol. 2.
- GONÇALVES, F. “A mitologia da habitação social: o caso português.” in *Cidade Campo*. 1978.
- HALL, Peter, *Sociable cities: the legacy of Ebenezer Howard*. Chichester: Wiley Ed., 1998.
- HOWARD, Ebenezer, *Garden Cities of To-Morrow*. London: Faber and Faber, 1970.
- LEPLAY, *La Question des Habitations Ouvrières en France et a l'Étranger*, Paris: G. Masson Éditeur, 1886.
- LINO, Raúl, *Casas Portuguesas : alguns apontamentos sobre o arquitectar das casas simples*. Lisboa: Cotovia.

- LINO, Raúl, *A nossa casa : apontamentos sobre o bom gosto na construção de casas simples*. Lisboa, 1924.
- LOPES, Maria Madalena, *Entroncamento. O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995.
- MAGALHÃES, Fernando Perfeito de, *A Habitação*. Lisboa: Imprensa Portugal-Brasil, 1935. (2ª edição)
- MARTINS, João Paulo. “Arquitectura Ferroviária até à década de 1960”. in ANTUNES, J. A. Aranha (coord.), *1910-2010: O Caminho de Ferro em Portugal*. Lisboa: Comboios de Portugal, 2010.
- MOREIRA, Manuel Vicente, *Problemas da habitação : ensaios sociais*. Porto: Livraria Figueirinhas, 1950.
- MUMFORD, Lewis. “The Garden City and Modern Planning” in HOWARD, Ebenezer (coord.) *Garden Cities of To-Morrow*. London: Faber and Faber, 1970.
- PEREIRA, Paula Maria da Costa, *Entroncamento: do mito do progresso à realidade presente*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1996.
- PEREIRA, Sandra Marques, *Casa e mudança social : uma leitura das transformações da sociedade portuguesa a partir de casa*. Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2012.
- PINHEIRO, Magda, *Cidade e caminhos de ferro*. Lisboa: CEHCP, 2008.
- POITOUT, Manuela. “Urbanismo Ferroviário no Entroncamento”. in *Colóquio História da Ferrovia no Ribatejo*, 2014.
- RAMOS, Rui Jorge Garcia, “Casa Portuguesa”. in *Dicionário de História da I República e do Republicanismo*, 2011.
- RUSKIN, John. “Sesame and Lilies” in HOWARD, Ebenezer (coord.) *Garden Cities of To-Morrow*. London: Faber and Faber, 1970.
- SIMÕES, Cunha, *Entroncamento: o comboio, a terra e os homens*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 2006.
- TAVARES, Maria. “Leituras de um percurso na habitação em Portugal. As Habitações Económicas - Federação de Caixas de Previdência” in PORTAS, Nuno (coord.) *Habitação para o maior número. Portugal, os anos de 1950-1980*. Lisboa: CML, IHRU, 2013.
- VIRETTE, Jean, *La cité jardin*. Paris: S.de Bonadora, 1920-1930.

A.5. PUBLICAÇÕES PERIÓDICAS

- *A Architectura Portuguesa*, 1919-1935.

- *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1925-1948, (894, 1067, 1134, 1136, 1139, 1225, 1361, 1459).

- “Modernos edifícios da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses”. in *A Architectura Portuguesa*, 1931, (7).

- ALMEIDA, Pedro Vieira de, “Da Utilidade Social da Architectura”. in. *Análise Social*, 1964, (6).

- GALVÃO, Andreia, MENDES, José Ribeiro, “Filantropia e Architectura: Da 1ª República ao Estado Novo (1880-1920)”. in *Revista Architectura Lusitana*, 2011, (2).

- BARATA, J. P. Martins, “Formação do tecido urbano: esboço de uma teoria”. in. *Análise Social*, 1963, (2).

- BRUSCHY, Silva, “Nova oficina de Reparação de Vagões no Entroncamento” in *Boletim da C.P.*, 1929, (4).

- FERREIRA, Carlos Barbosa, “Terrenos e Edifícios”. in *O Foguete*, 2002, (1).

- GABORIAU, Arnaud, “Aux origines de la cité de cheminots de Lille-La Délivrance (1921-1926)”. in *Revue d'histoire des chemins de fer*, 2004, (31).

- GUIMARÃES, Paulo, “A habitação popular urbana em Setúbal no primeiro terço do século XX” in *Análise Social*, 1994, (XXIX).

- LINO, Raul, “Ainda as Casas Portuguesas”. in *Panorama*, 1941, (4).

- MAGALHÃES, Fernando Perfeito de, “Edifícios de Passageiros da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses”. in *A Architectura Portuguesa*, 1925, (8).

- MARTINS, Jaime, “Dos bairros para o pessoal da C.P.” in *Boletim da C.P.*, 1931, (24).

- MATOS, Mello de, “Bairros Operários” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1910, (546, 16 Setembro).

- MATOS, Mello de, “Habitações Económicas” in *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, 1913, 618, 16 Setembro.

- MATTOSO, José, *Revista oficial do Sindicato Nacional dos Arquitectos. Sindicato Nacional dos Arquitectos*, 1938.

- NUNES, Eng.º José de Sousa, “Cidades Jardim. Breves apontamentos acerca das ideias directivas” in *A Architectura Portuguesa*, Setembro de

1932, (9).

- NUNES, Eng.º José de Sousa, “Cidades Jardim. Breves apontamentos acerca das ideias directivas (II)” in *A Arquitectura Portuguesa*, Outubro de 1932, (10).

- PEREIRA, Nuno Teotónio, “Pátios e Vilas de Lisboa, 1870-1930: a promoção privada do alojamento operário” in *Análise Social*, 1994, (XXIX).

- PEREIRA, Raúl da Silva, “Problemática da Habitação em Portugal - I” in. *Análise Social*, 1963, (1).

- PEREIRA, Raúl da Silva, “Problemática da Habitação em Portugal - II”. in. *Análise Social*, 1963, (2).

- POITOUT, Eugénio Dias. in *A Hora. Jornal Ilustrado, Edição Especial do XXIII aniversário do Concelho do Entroncamento*. 1968.

- POITOUT, Manuela, “O Entroncamento no início do século XX” in *O Foguete*, 2002, (3).

- POITOUT, Manuela, “Cottinelli Telmo na C.P. - A sua obra no Entroncamento” in *O Foguete*, 2003, (4).

- POITOUT, Manuela, “Os bairros ferroviários do Entroncamento” in *O Foguete*, 2003, (5).

- RAMOS, Rui Jorge Garcia, “«Produções correntes» em arquitectura: a porta para uma diferente gramática do projecto no início do século XX” in *NW noroeste. Revista de História*, 2005, (1).

- RAMOS, Rui Jorge Garcia, GONÇALVES, Eliseu e SILVA, Sérgio Dias, “From the Late 19th Century House Question to Social Housing Programs in the 30s: the Nationalist Regulation of the Picturesque in Portugal” in *do.co.mo.mo - Modern Housing, Património Vivo*, 2014, (51).

- SILVA, Carlos Nunes, “Mercado e políticas públicas em Portugal: a questão da habitação na primeira metade do século XX” in *Análise Social*, 1994, (XXIX).

- TEIXEIRA, Manuel C., “As estratégias de habitação em Portugal, 1880-1940” in *Análise Social*, 1992, (XXVII).

- TELMO, Arq. Cottinelli, “Pilar-lampeão no cruzamento de duas ruas” in *A Arquitectura Portuguesa*.

- TELMO, Cottinelli e CUNHA, Luís da, “Construções Escolares e Bairros Operários: Escola e Bairro Camões no Entroncamento” in *A Arquitectura Portuguesa*, 1927, (4).

- TELMO, José Ângelo Cottinelli, “Casa de 9 compartimentos, para o sul do país” in *A Arquitectura Portuguesa*, 1933, (8 e 9).
- TELMO, José Ângelo Cottinelli, “Projecto duma Igreja” in *A Arquitectura Portuguesa*, 1933, (2).

A.6. DISSERTAÇÕES

- COSTA, Tiago Filipe Mavigné de Sousa Nunes da, *Património Industrial Português da Época do Movimento Moderno: das experiências modernistas às novas necessidades contemporâneas*, Coimbra: Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Ciências e Tecnologias da Universidade de Coimbra, 2011.
- GONÇALVES, Manuel Vieira *Bairros de Habitação Popular no Porto, 1899-1933: A prática de uma arquitectura económica, saudável e cómoda nas vésperas do moderno*. Porto: Tese de Doutoramento apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2014.
- MARTINS, João Paulo. *Cottinelli Telmo / 1897-1948 - a obra do arquitecto*. Lisboa: Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1995.
- PEREIRA, Hugo José Silveira da Silva. *A Política Ferroviária Nacional (1845-1899)*. Porto: Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2012.

A.7. ENDEREÇOS ELECTRÓNICOS

- MARTINS, J Paulo. *Bairro Camões*. Consultado em http://www.monumentos.pt/site/app_pagesuser/SIPA.aspx?id=7840, consultado a 9 Fev. 2016
- SILVEIRA, Luís Espinha da, ALVES, Daniel, LIMA, Nuno Miguel, ALCÂNTARA, Ana, et al. “Caminhos de ferro, população e desigualdades territoriais em Portugal, 1801-1930” in *Ler História [Online]*. 2011, p. 7-37. em http://atlas.fcsh.unl.pt/docs/LuisSilveira_Alves_Lima_Alcantara_Puig_Caminhos_de_ferro_populacao.pdf, consultado a 21 Jun. 2016

A.8. DECRETOS-LEI

- Decreto Lei N.º4137/1918 de 25 de Abril, Diário do Governo: I série, N.º87, consultado em 8 de jun. de 2016, disponível em www.dre.pt.
- Decreto Lei N.º16055/1928 de 22 de Outubro, Diário do Governo: I série, N.º243, consultado em 8 de jun. de 2016, disponível em www.dre.pt.

- Decreto Lei N.º16085/1928 de 29 de Outubro, Diário do Governo: I série, N.º240, consultado em 8 de jun. de 2016, disponível em www.dre.pt.

- Decreto Lei N.º23052/1933 de 27 de Setembro, Diário do Governo: I série, N.º217, consultado em 8 de jun. de 2016, disponível em www.dre.pt.

- Decreto Lei N.º28912/1938 de 12 de Agosto, Diário do Governo: I série, N.º186, consultado em 8 de jun. de 2016, disponível em www.dre.pt.

- Decreto Lei N.º33278/1943 de 24 de Novembro, Diário do Governo: I série, N.º256, consultado em 8 de jun. de 2016, disponível em www.dre.pt.

- Decreto Lei N.º35611/1946 de 25 de Abril, Diário do Governo: I série, N.º89, consultado em 8 de jun. de 2016, disponível em www.dre.pt

- Decreto Lei N.º40246/1955 de 6 de Julho, Diário do Governo: I série, N.º148, consultado em 8 de jun. de 2016, disponível em www.dre.pt

- Decreto Lei N.º40552/1956 de 12 de Março, Diário do Governo: I série, N.º52, consultado em 8 de jun. de 2016, disponível em www.dre.pt

B. CRÉDITOS DE IMAGEM

-Fig.1. Colagem produzida pelo autor com recurso a fotografia do autor e ilustração de F. Simões, adquirida no Arquivo Histórico da Infraestruturas de Portugal.

-Fig.2. <http://www.liljevalchs.se/press/pressbilder/konsthallen/liljevalchs-konsthall-exterior/>, consultado a 15 de Setembro de 2016.

-Fig.3. Fotografia do autor.

-Fig.4. *idem*.

-Fig.5. *idem*.

-Fig.6. *idem*.

-Fig.7. <http://lisboahojeontem.blogspot.pt/2013/09/patio-dom-fradique-e-palacio-belmonte.html>, consultado a 7 de Setembro de 2016.

-Fig.8. <http://photos1.blogger.com/blogger/5483/205/1600/Sevilha%201.jpg>, consultado a 7 de Setembro de 2016.

-Fig.9. <http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/12/os-bairros-sociais-no-porto-i.html>, consultado a 7 de Setembro de 2016.

-Fig.10. <http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2012/02/propaganda-do-estado-novo-4.html>, consultado a 5 de Setembro de 2016.

-Fig.11. Fotografia do autor.

-Fig.12. Decreto Lei N.º28912/1938 de 12 de Agosto, Diário do Governo: I série, N.º186, consultado em 8 de jun. de 2016, disponível em www.dre.pt.

-Fig.13. Decreto Lei N.º33278/1943 de 24 de Novembro, Diário do Governo: I série, N.º256, consultado em 8 de jun. de 2016, disponível em www.dre.pt.

-Fig.14. HOWARD, Ebenezer, *Garden Cities of To-Morrow*. London: Faber and Faber, 1970.

-Fig.15. <http://ocw.mit.edu/ans7870/11/11.001j/f01/lectureimages/6/image50.html>, consultado a 27 de Julho de 2016.

-Fig.16. GABORIAU, Arnaud, “Aux origines de la cité de cheminots de Lille-La Délivrance (1921-1926)”. in *Revue d’histoire des chemins de fer*, 2004, (31).

-Fig.17.HOWARD, Ebenezer, *Garden Cities of To-Morrow*. London: Faber and Faber, 1970.

-Fig.18.GABORIAU, Arnaud, “Aux origines de la cité de cheminots de Lille-La Délivrance (1921-1926)”. in *Revue d’histoire des chemins de fer*, 2004, (31).

-Fig.19.PEREIRA, Paula Maria da Costa, *Entroncamento: do mito do progresso à realidade presente*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1996.

-Fig.20. *idem*.

-Fig.21.LOPES, Maria Madalena, *Entroncamento. O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995.

-Fig.22. *idem*.

-Fig.23.Fotografia cedida pela Câmara Municipal do Entroncamento.

-Fig.24.LOPES, Maria Madalena, *Entroncamento. O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995.

-Fig.25.Ilustração cedida pela Jofil Foto.

-Fig.26.TELMO, José Ângelo Cottinelli, “Projecto duma Igreja” in *A Arquitectura Portuguesa*, 1933, (2).

-Fig.27. *idem*.

-Fig.28.LOPES, Maria Madalena, *Entroncamento. O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização*. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995.

-Fig.29.Desenho adquirido na Direcção Geral de Ordenamento do Território (DGOT).

-Fig.30.Fotografia do autor.

-Fig.31.Fotografia de Mónica Nunes para esta dissertação.

-Fig.32.<http://aveiro-espaco-tempomemoria.blogspot.pt/2008/10/estao-do-caminho-de-ferro.html>, consultado a 19 de Setembro de 2016, pelas 14:30

-Fig.33.MAGALHÃES, Fernando Perfeito de, *A Habitação*. Lisboa: Imprensa Portugal-Brasil, 1935. (2ª edição)

-Fig.34. *idem*.

-Fig.35.Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1932, (1076).

-Fig.36.<http://www.atlas.cimal.pt/drupal/?q=pt-pt/node/288>

-Fig.37.http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/09/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos_28.html, consultado a 27 de Agosto de 2016

-Fig.38. *idem*.

-Fig.39. Gravura cedida pela Jofil Foto.

-Fig.40. <http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2012/06/exposicao-do-mundo-portugues-em-1940.html>, consultado a 17 de Setembro de 2016.

-Fig.41. Desenho do autor.

-Fig.42. <http://pinhallameira.blogspot.pt/2015/02/bairros-ferroviarios-no-entroncamento-v.html>, consultado a 16 de Agosto de 2016.

-Fig.43. Fotografia do autor.

-Fig.44. *idem*.

-Fig.45. Desenho do autor.

-Fig.46. Fotografia cedida pela Câmara Municipal do Entroncamento.

-Fig.47. Fotografia cedida pela Jofil Foto.

-Fig.48. Fotografia do autor.

-Fig.49. *idem*.

-Fig.50. *idem*.

-Fig.51. *idem*.

-Fig.52. Gravura adquirida no Arquivo Histórico da Infraestruturas de Portugal

-Fig.53. Fotografia do autor.

-Fig.54. TELMO, Cottinelli e CUNHA, Luís da, “Construções Escolares e Bairros Operários: Escola e Bairro Camões no Entroncamento” in *A Arquitectura Portuguesa*, 1927, (4).

-Fig.55. *idem*.

-Fig.56. TELMO, Arq. Cottinelli, “Pilar-lampeão no cruzamento de duas ruas” in *A Arquitectura Portuguesa*.

-Fig.57. Fotografia do autor.

-Fig.58. TELMO, Cottinelli e CUNHA, Luís da, “Construções Escolares e Bairros Operários: Escola e Bairro Camões no Entroncamento” in *A Arquitectura Portuguesa*, 1927, (4).

-Fig.59. Desenho do autor.

-Fig.60. *idem*.

-Fig.61. Fotografia do autor.

-Fig.62. *idem*.

-Fig.63. *idem*.

-Fig.64. *idem*.

-Fig.65. Desenho do autor.

-Fig.66. Fotografia do autor.

-Fig.67. *idem*.

-Fig.68. Desenho do autor.

-Fig.69. Tabelas produzidas pelo autor.

-Fig.70. Desenho do autor.

-Fig.71. “O Bairro Operário da C.P. em Torres Vedras”, in *A Arquitectura Portuguesa*, 1935, (3).

-Fig.72. “Modernos edifícios da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses”. in *A Arquitectura Portuguesa*, 1931, (7).

-Fig.73. TELMO, José Ângelo Cottinelli, “Casa de 9 compartimentos, para o sul do país” in *A Arquitectura Portuguesa*, 1933, (8 e 9).

-Fig.74. Desenho do autor.

ANEXOS

| | |
|-----|---|
| 128 | ANEXO 1. FICHAS DE ANÁLISE DOS BAIRROS |
| 148 | ANEXO 2. ELEMENTOS GRÁFICOS RECOLHIDOS NO ARQUIVO DA INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL |
| 150 | ANEXO 3. ELEMENTOS GRÁFICOS PRODUZIDOS |

ANEXO 1

FICHAS DE ANÁLISE DOS BAIRROS

Bairro Social Ferroviário / Ala Norte

1882

INFORMAÇÃO BÁSICA

localização e realização

Rua Latino Coelho

Entroncamento

39° 27'44.5" N / 8° 28'19.8" W

construído ☒ demolido ☐

promoção e intervenientes

natureza da acção: Operação Filantrópica

promotor: Companhia dos Caminhos de Ferro

projectista: n/a

caracterização urbana

nº parcelas: 25 nº volumes: 1 área do terreno^{m2}: 2213

equip. apoio: Escritório

espaço público: n/a

rua âncora: Rua Latino Coelho

associação e caracterização do fogo

fogos elegíveis/autorizados: 25 fogos representados: n/a

área construída^{m2}: - área exterior^{m2}: -

n.º de pisos: 1: 0 2: 25 ≥3: 0

n.º de divisões: 4: 25 5: 0 ≥6: 0

faseamento

nº fogos: projecto: constr.: uso: data ref.:

F1 12 - 1882 - 1882

F2 25 - 1917 - 1917

construção

estrutura pontual: betão ☐ pedra ☐estrutura contínua: betão ☐ pedra ☐

IMPLANTAÇÃO EM FOTOGRAFIA AÉREA DE 1957



FOTOGRAFIA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR



PLANTA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR

n/a

ALÇADO DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR

n/a

INFORMAÇÃO ARQUIVÍSTICA PRINCIPAL

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS PRINCIPAIS

- BRITO, Eduardo O. P. Cá pelo burgo. coord. GERALDES, Ana e POITOUT, Manuela. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 2008.
- FERREIRA, Carlos Barbosa, Terrenos e Edifícios. in O Foguete, 2002, (1).
- LOPES, Maria Madalena Entroncamento. O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização.: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995.
- PEREIRA, Paula Maria da Costa Entroncamento: do mito do progresso à realidade presente. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1996.
- POITOUT, Manuela. *Urbanismo Ferroviário no Entroncamento*. In Colóquio História da Ferrovia no Ribatejo. 2014.
- POITOUT, Manuela, Os bairros ferroviários do Entroncamento. in O Foguete, 2003, (5).

REFERÊNCIAS DE ELEMENTOS GRÁFICOS (*plantas, alçados e cortes*)

REFERÊNCIAS DE IMAGEM

- BCFP_CatFG_AN_CME_001 - 007
- BCFP_CatFG_AN_DP_001 - 046
- BCFP_CatFG_AN_J_001 - 003
- BCFP_CatFG_AN_M_001
- BCFP_CatFG_E_DGOT_001

NOTAS

VER TAMBÉM: BCFP_002

Bairro Social Ferroviário / Ala Sul

1882

INFORMAÇÃO BÁSICA

localização e realização

Rua D. Afonso Henriques

Entroncamento

39° 27'38.8" N / 8° 28'26.1" W

construído ☐ demolido ☒

promoção e intervenientes

natureza da acção: Operação Filantrópica

promotor: Companhia dos Caminhos de Ferro

projectista: n/a

caracterização urbana

nº parcelas: 18 nº volumes: 1 área do terreno^{m²}: 3320

equip. apoio: n/a

espaço público: n/a

rua âncora: Rua D. Afonso Henriques

associação e caracterização do fogo

fogos elegíveis/autorizados: 18 fogos representados: n/a

área construída^{m²}: - área exterior^{m²}: -

n.º de pisos: 1: n/a 2: n/a ≥3: n/a

n.º de divisões: 4: n/a 5: n/a ≥6: n/a

faseamento

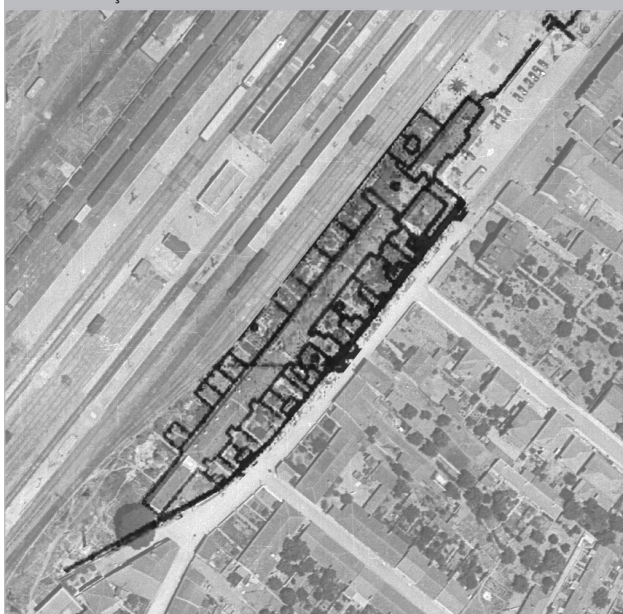
nº fogos: projecto: constr.: uso: data ref.:

F1 18 n/a 1882 n/a 1882

construção

estrutura pontual: betão ☐ pedra ☐estrutura contínua: betão ☐ pedra ☐

IMPLANTAÇÃO EM FOTOGRAFIA AÉREA DE 1957



FOTOGRAFIA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR



PLANTA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR

n/a

ALÇADO DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR

n/a

INFORMAÇÃO ARQUIVÍSTICA PRINCIPAL

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS PRINCIPAIS

- BRITO, Eduardo O. P. Cá pelo burgo. coord. GERALDES, Ana e POITOUT, Manuela. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 2008.
- FERREIRA, Carlos Barbosa, Terrenos e Edifícios. in O Foguete, 2002, (1).
- LOPES, Maria Madalena Entroncamento. O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização.: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995.
- PEREIRA, Paula Maria da Costa Entroncamento: do mito do progresso à realidade presente. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1996.
- POITOUT, Manuela. *Urbanismo Ferroviário no Entroncamento*. In Colóquio História da Ferrovia no Ribatejo. 2014.
- POITOUT, Manuela, Os bairros ferroviários do Entroncamento. in O Foguete, 2003, (5).

REFERÊNCIAS DE ELEMENTOS GRÁFICOS (*plantas, alçados e cortes*)

REFERÊNCIAS DE IMAGEM

- BCFP_CatFG_AS_PL_001
- BCFP_CatFG_E_CME_001 - 002
- BCFP_CatFG_E_DGOT_001

NOTAS

VER TAMBÉM: BCFP_001

Bairro da Caixa de Socorros / Bairro do Boneco

1900

INFORMAÇÃO BÁSICA

localização e realização

Rua Ferreira de Mesquita

Entroncamento

39° 27'50.0" N / 8° 28'29.0" W

 construído ☒ demolido ☐

promoção e intervenientes

natureza da acção: Operação Filantrópica

promotor: Caixa de Socorros da Companhia

projectista: n/a

caracterização urbana

 nº parcelas: 18 nº volumes: 2 área do terreno^{m²}: 2824

equip. apoio: n/a

espaço público: Pátio Central

rua âncora: Rua Ferreira de Mesquita

associação e caracterização do fogo

fogos elegíveis/autorizados: 32 fogos representados: 32

 área construída^{m²}: 895 área exterior^{m²}: 1929

n.º de pisos: 1: 18 2: 0 ≥3: 0

n.º de divisões: 4: 18 5: 0 ≥6: 0

faseamento

nº fogos: projecto: constr.: uso: data ref.:

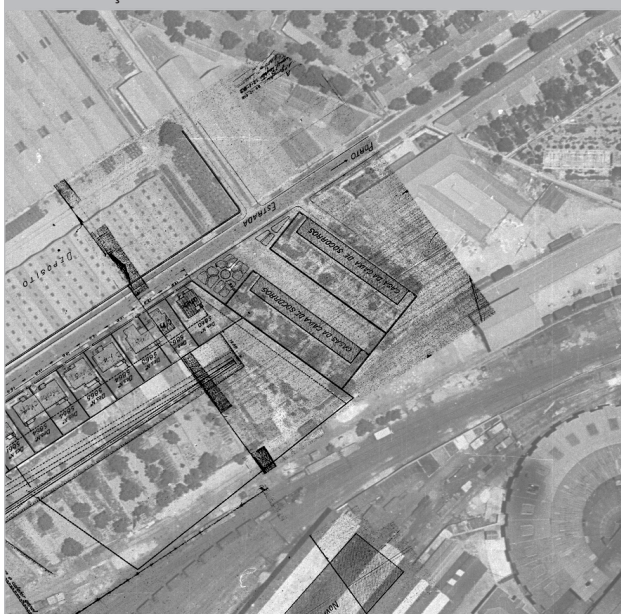
F1 18 ca.1900 n/a n/a 1900

construção

 estrutura pontual: betão ☒ pedra ☐

 estrutura contínua: betão ☐ pedra ☒

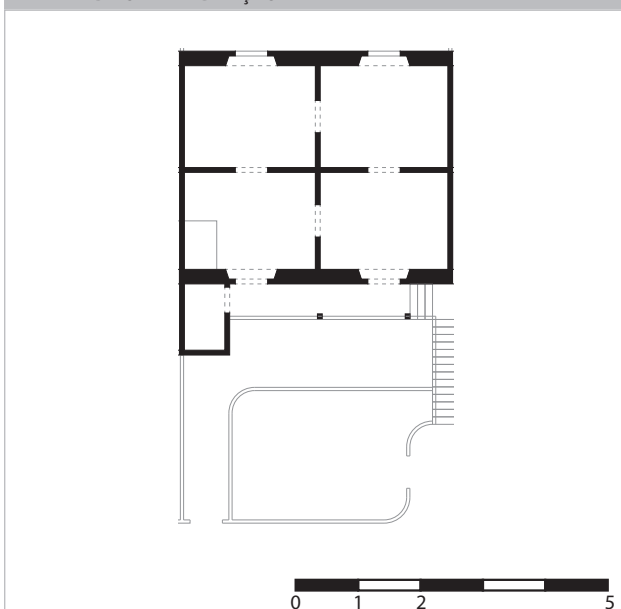
IMPLANTAÇÃO EM FOTOGRAFIA AÉREA DE 1957



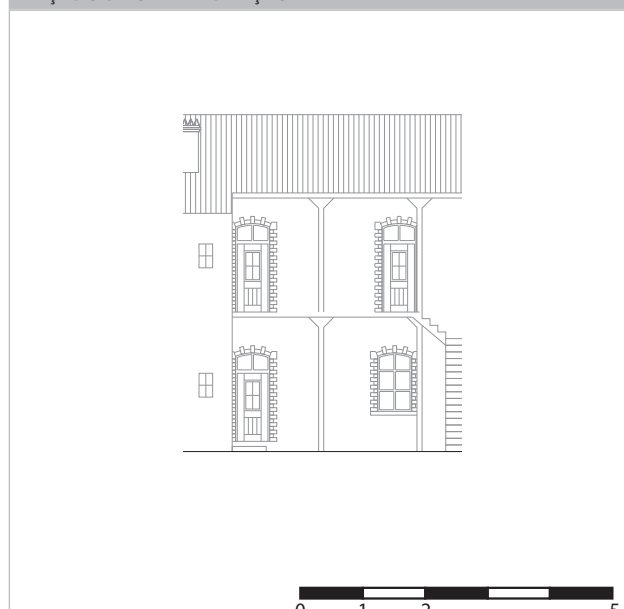
FOTOGRAFIA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR



PLANTA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR



ALÇADO DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR



INFORMAÇÃO ARQUIVÍSTICA PRINCIPAL

- Arquivo Histórico das Infraestruturas de Portugal (antiga REFER)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS PRINCIPAIS

- BRITO, Eduardo O. P. Cá pelo burgo. coord. GERALDES, Ana e POITOUT, Manuela. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 2008.
- FERREIRA, Carlos Barbosa, Terrenos e Edifícios. in O Foguete, 2002, (1).
- LOPES, Maria Madalena Entroncamento. O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização.: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995.
- PEREIRA, Paula Maria da Costa Entroncamento: do mito do progresso à realidade presente. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1996.
- POITOUT, Manuela. *Urbanismo Ferroviário no Entroncamento*. In Colóquio História da Ferrovia no Ribatejo. 2014.
- POITOUT, Manuela, Os bairros ferroviários do Entroncamento. in O Foguete, 2003, (5).

REFERÊNCIAS DE ELEMENTOS GRÁFICOS (*plantas, alçados e cortes*)

- BCFP_CatDG_B_1944_001
- BCFP_CatDG_B_SD_001 - 002
- BCFP_CatDG_B_2016_001

REFERÊNCIAS DE IMAGEM

- BCFP_CatFG_B_DP_001 - 104

NOTAS

VER TAMBÉM: BCFP_004 e BCFP_005

Bairro de Vila Verde

1919

INFORMAÇÃO BÁSICA

localização e realização

Rua Ferreira de Mesquita

Entroncamento

39° 27'47.6" N / 8° 28'35.0" W

construído ☒ demolido ☐

promoção e intervenientes

natureza da acção: Operação Filantrópica

promotor: Companhia dos Caminhos de Ferro

projectista: n/a

caracterização urbana

nº parcelas: 44 nº volumes: 27 área do terreno^{m²}: 10368

equip. apoio: n/a

espaço público: n/a

rua âncora: Rua Ferreira de Mesquita

associação e caracterização do fogo

fogos elegíveis/autorizados: 44 fogos representados: 20

área construída^{m²}: 10368 área exterior^{m²}: 10368

n.º de pisos: 1: 38 2: 6 ≥3: 0

n.º de divisões*: 4: 16 5: 1 ≥6: 3

*números relativos apenas à primeira fase, a cujos desenhos se teve acesso

faseamento

nº fogos: projecto: constr.: uso: data ref.:

F1 20 1919 1919 n/a 1919

F1 24 n/a 1930 n/a 1930

construção

estrutura pontual: betão ☐ pedra ☐estrutura contínua: betão ☐ pedra ☐

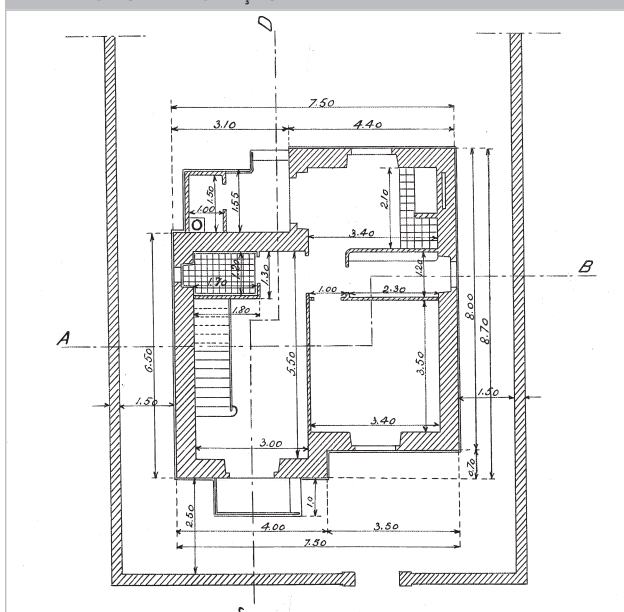
IMPLANTAÇÃO EM FOTOGRAFIA AÉREA DE 1957



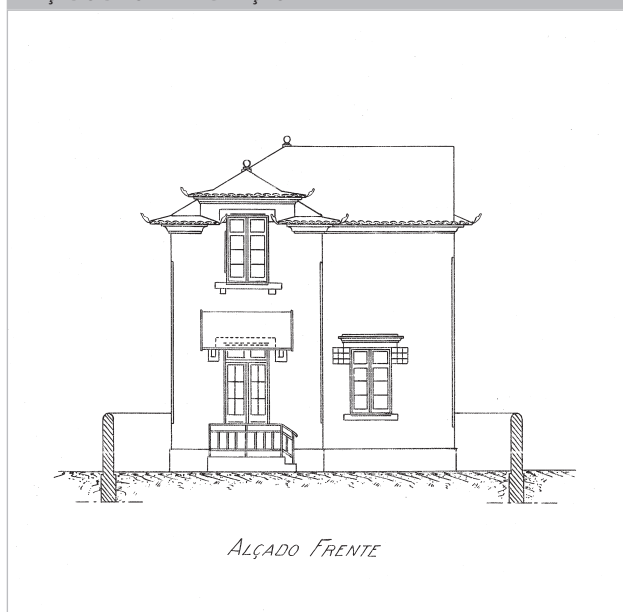
FOTOGRAFIA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR



PLANTA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR



ALÇADO DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR



INFORMAÇÃO ARQUIVÍSTICA PRINCIPAL

- Arquivo Histórico das Infraestruturas de Portugal (antiga REFER)

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS PRINCIPAIS

- BRITO, Eduardo O. P. Cá pelo burgo. coord. GERALDES, Ana e POITOUT, Manuela. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 2008.
- FERREIRA, Carlos Barbosa, Terrenos e Edifícios. in O Foguete, 2002, (1).
- LOPES, Maria Madalena Entroncamento. O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização.: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995.
- PEREIRA, Paula Maria da Costa Entroncamento: do mito do progresso à realidade presente. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1996.
- POITOUT, Manuela. *Urbanismo Ferroviário no Entroncamento*. In Colóquio História da Ferrovia no Ribatejo. 2014.
- POITOUT, Manuela, Os bairros ferroviários do Entroncamento. in O Foguete, 2003, (5).

REFERÊNCIAS DE ELEMENTOS GRÁFICOS (*plantas, alçados e cortes*)

- BCFP_CatDG_V_1919_001 - 007
- BCFP_CatDG_V_1970_001 - 002

REFERÊNCIAS DE IMAGEM

- BCFP_CatFG_V_CME_001 - 003
- BCFP_CatFG_V_DP_001 - 151
- BCFP_CatFG_V_M_001 - 003

NOTAS

VER TAMBÉM: BCFP_003 e BCFP_005

Bairro Camões

1925

INFORMAÇÃO BÁSICA

localização e realização

Rua Ferreira de Mesquita

Entroncamento

39° 27'32.8" N / 8° 28'58.5" W

construído ☒ demolido ☐

promoção e intervenientes

natureza da acção: Operação Filantrópica

promotor: Companhia dos Caminhos de Ferro

projectista: Cottinelli Telmo e Luís da Cunha

caracterização urbana

nº parcelas: 32 nº volumes: 18 área do terreno^{m²}: 17290

equip. apoio: Escola Camões

espaço público: Rua Coronel Joaquim Estrela Teriaga

rua âncora: Rua Eng. Alberto Saraiva e Sousa

associação e caracterização do fogo

fogos elegíveis/autorizados: 32 fogos representados: 32

área construída^{m²}: 12619 área exterior^{m²}: 4671

n.º de pisos: 1: 22 2: 10 ≥3: 0

n.º de divisões: 4: 18 5: 4 ≥6: 10

faseamento

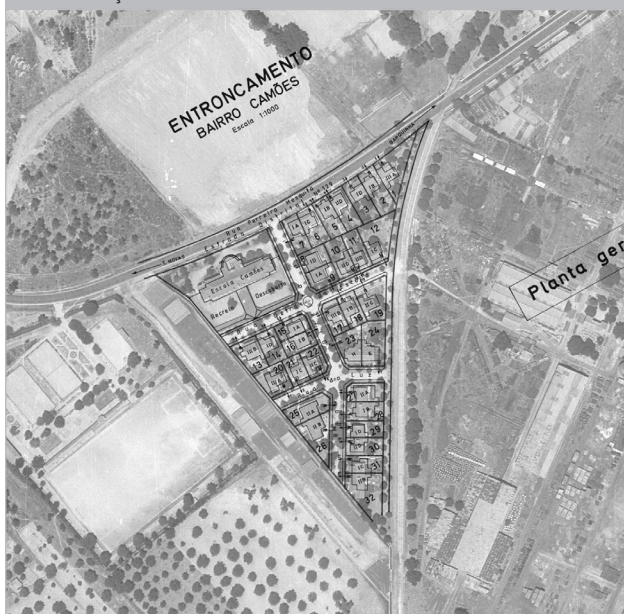
nº fogos: projecto: constr.: uso: data ref.:

F1 32 1925 1925-28 1927 1925

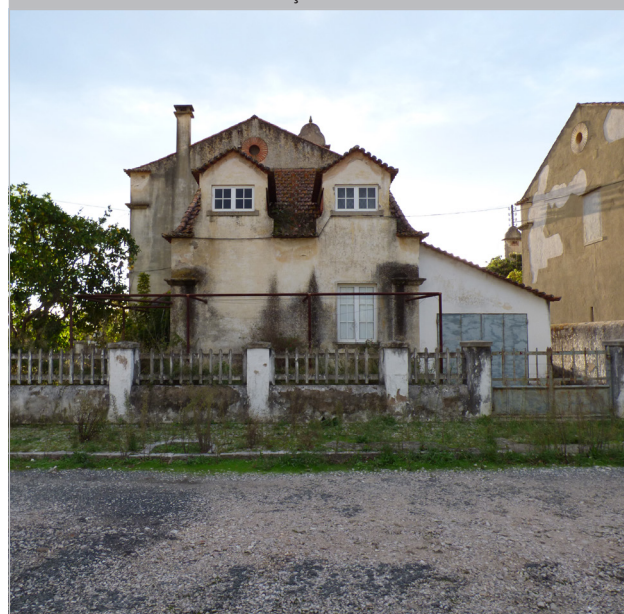
construção

estrutura pontual: betão ☐ pedra ☐estrutura contínua: betão ☐ pedra ☒

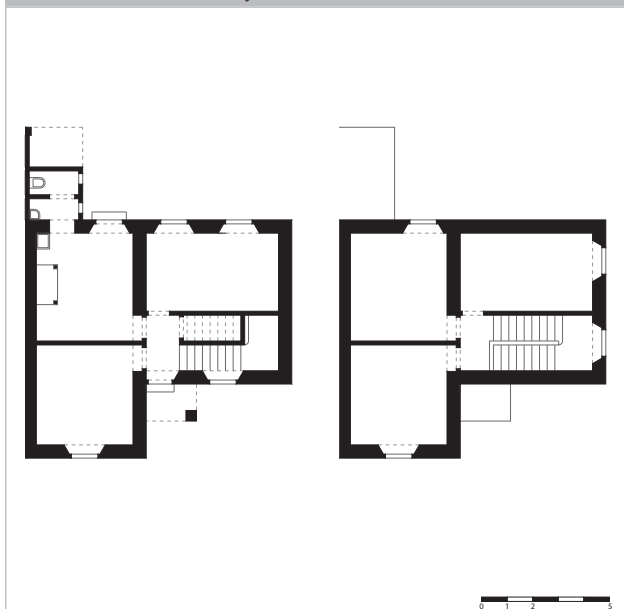
IMPLANTAÇÃO EM FOTOGRAFIA AÉREA DE 1957



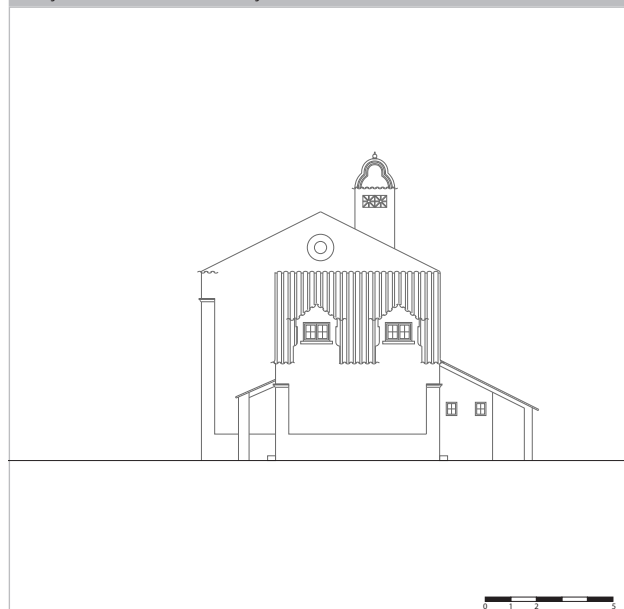
FOTOGRAFIA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR



PLANTA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR



ALÇADO DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR



INFORMAÇÃO ARQUIVÍSTICA PRINCIPAL

- Arquivo Histórico das Infraestruturas de Portugal (antiga REFER)
- Divisão de Gestão Urbanística e Obras da Câmara Municipal do Entroncamento

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS PRINCIPAIS

- FERREIRA, Carlos Barbosa, Terrenos e Edifícios. in O Foguete, 2002, (1).
- LOPES, Maria Madalena Entroncamento. O caminho de ferro, factor de povoamento e de urbanização.: Câmara Municipal do Entroncamento, 1995.
- PEREIRA, Paula Maria da Costa Entroncamento: do mito do progresso à realidade presente. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1996.
- POITOUT, Manuela. *Urbanismo Ferroviário no Entroncamento*. In Colóquio História da Ferrovia no Ribatejo. 2014.
- POITOUT, Manuela, Os bairros ferroviários do Entroncamento. in O Foguete, 2003, (5).
- POITOUT, Manuela, Cottinelli Telmo na C.P. - A sua obra no Entroncamento. in O Foguete, 2003, (4).
- TELMO, Cottinelli e CUNHA, Luís da, Construções Escolares e Bairros Operários: Escola e Bairro Camões no Entroncamento. in A Arquitectura Portuguesa.
- TELMO, Arq. Cottinelli, Pilar-lampeão no cruzamento de duas ruas. in A Arquitectura Portuguesa.

REFERÊNCIAS DE ELEMENTOS GRÁFICOS (*plantas, alçados e cortes*)

- BCFP_CatDG_C_1925_001 - 008
- BCFP_CatDG_C_1939_001 - 004
- BCFP_CatDG_C_1991_001
- BCFP_CatDG_C_2016_001 - 018

REFERÊNCIAS DE IMAGEM

- BCFP_CatFG_C_AP_001 - 009
- BCFP_CatFG_C_DP_001 - 254
- BCFP_CatFG_C_IP_001
- BCFP_CatFG_C_J_001 - 007
- BCFP_CatFG_C_M_001 - 007

NOTAS

VER TAMBÉM: BCFP_003, BCFP_004 e BCFP_008

Bairro dos Retornados

1978

INFORMAÇÃO BÁSICA

localização e realização

Rua Coronel Joaquim Estrela Teriaga Entroncamento

39° 28'10.4"N / 8° 28'12.0"W

construído ☐ demolido ☒

promoção e intervenientes

natureza da acção: Operação Filantrópica

promotor: n/a

projectista: n/a

caracterização urbana

nº parcelas: n/a nº volumes: 18 área do terreno^{m²}: 10368

equip. apoio: n/a

espaço público: Rua Coronel Joaquim Estrela Teriaga

rua âncora: Rua Eng. Alberto Saraiva e Sousa

associação e caracterização do fogo

fogos elegíveis/autorizados: 36 fogos representados: n/a

área construída^{m²}: 10368 área exterior^{m²}: 10368

n.º de pisos: 1: 36 2: 0 ≥3: 0

n.º de divisões: 4: n/a 5: n/a ≥6: n/a

faseamento

nº fogos: projecto: constr.: uso: data ref.:

F1 36 n/a 1978 n/a 1978

construção

estrutura pontual: betão ☐ pedra ☐estrutura contínua: betão ☐ pedra ☐

IMPLANTAÇÃO EM FOTOGRAFIA AÉREA DE 2006



FOTOGRAFIA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR



PLANTA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR

n/a

ALÇADO DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR

n/a

Bairro dos Retornados

1978

INFORMAÇÃO ARQUIVÍSTICA PRINCIPAL

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS PRINCIPAIS

REFERÊNCIAS DE ELEMENTOS GRÁFICOS (*plantas, alçados e cortes*)

REFERÊNCIAS DE IMAGEM

- BCFP_CatFG_E_GM_005

NOTAS

VER TAMBÉM:

Bairro Frederico Ulrich

1955

INFORMAÇÃO BÁSICA

localização e realização

Rua Eng. Alberto Saraiva e Sousa

Entroncamento

39° 28'08.7"N / 8° 28'19.1"W

construído ☒ demolido ☐

promoção e intervenientes

natureza da acção: Operação Filantrópica

promotor: Câmara Municipal do Entroncamento

projectista: n/a

caracterização urbana

nº parcelas: 120 nº volumes: 42 área do terreno^{m²}: 10368

equip. apoio: n/a

espaço público: 5 ruas, 1 praça

rua âncora: Rua Eng. Alberto Saraiva e Sousa

associação e caracterização do fogo

fogos elegíveis/autorizados: 120 fogos representados: n/a

área construída^{m²}: 10368 área exterior^{m²}: 10368

n.º de pisos: 1: 110 2: 10 ≥3: 0

n.º de divisões: 4: n/a 5: n/a ≥6: n/a

faseamento

nº fogos: projecto: constr.: uso: data ref.:

F1 120 n/a 1955 n/a 1955

construção

estrutura pontual: betão ☐ pedra ☐estrutura contínua: betão ☐ pedra ☐

IMPLANTAÇÃO EM FOTOGRAFIA AÉREA DE XXXX



FOTOGRAFIA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR



PLANTA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR

n/a

ALÇADO DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR

n/a

Bairro Frederico Ulrich

1955

INFORMAÇÃO ARQUIVÍSTICA PRINCIPAL

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS PRINCIPAIS

- PEREIRA, Paula Maria da Costa Entroncamento: do mito do progresso à realidade presente. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1996.

REFERÊNCIAS DE ELEMENTOS GRÁFICOS (*plantas, alçados e cortes*)

REFERÊNCIAS DE IMAGEM

NOTAS

VER TAMBÉM:

Bairro da Liberdade (antigo Bairro de Casas Económicas Dr. Oliveira Salazar)

1955

INFORMAÇÃO BÁSICA

localização e realização

Rua Eng. Henrique Gomes da Silva Entroncamento
 39° 28'08.9"N / 8° 28'27.2"W

construído ☒ demolido ☐

promoção e intervenientes

natureza da acção: Casas Económicas

promotor: Estado

projectista: n/a

caracterização urbana

nº parcelas: 104 nº volumes: 52 área do terreno^{m2}: 24926

equip. apoio: Escola Primária e Protecção aos Indigentes

espaço público: 5 ruas e 1 jardim público

rua âncora: Rua Eng. Henrique Gomes da Silva

associação e caracterização do fogo

fogos elegíveis/autorizados: 104 fogos representados: n/a

área construída^{m2}: 10368 área exterior^{m2}: 10368

n.º de pisos: 1: 0 2: 104 ≥3: 0

n.º de divisões: 4: n/a 5: n/a ≥6: n/a

faseamento

nº fogos: projecto: constr.: uso: data ref.:

F1 104 n/a 1955 n/a 1955

construção

estrutura pontual: betão ☐ pedra ☐

estrutura contínua: betão ☐ pedra ☐

IMPLANTAÇÃO EM FOTOGRAFIA AÉREA DE XXXX



FOTOGRAFIA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR



PLANTA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR

n/a

ALÇADO DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR

n/a

Bairro da Liberdade (antigo Bairro de Casas Económicas Dr. Oliveira Salazar)

1955

INFORMAÇÃO ARQUIVÍSTICA PRINCIPAL

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS PRINCIPAIS

- PEREIRA, Paula Maria da Costa Entroncamento: do mito do progresso à realidade presente. Entroncamento: Câmara Municipal do Entroncamento, 1996.

REFERÊNCIAS DE ELEMENTOS GRÁFICOS (*plantas, alçados e cortes*)

REFERÊNCIAS DE IMAGEM

- BCFP_CatFG_L_DP_001 - 011
- BCFP_CatFG_L_DP_029 - 032
- BCFP_CatFG_L_DP_042 - 048

NOTAS

VER TAMBÉM: BCFP_009

Bairro da Liberdade II (extensão do antigo Bairro de Casas Económicas Dr. Oliveira Salazar)

1960

INFORMAÇÃO BÁSICA

localização e realização

Rua Eng. Henrique Gomes da Silva Entroncamento
 39° 28'08.5"N / 8° 28'33.2"W

construído ☒ demolido ☐

promoção e intervenientes

natureza da acção: n/a

promotor: n/a

projectista: n/a

caracterização urbana

nº parcelas: 86 nº volumes: 27 área do terreno^{m²}: 18065

equip. apoio: n/a

espaço público: 2 ruas, 1 praça

rua âncora: Rua Eng. Henrique Gomes da Silva

associação e caracterização do fogo

fogos elegíveis/autorizados: 98 fogos representados: n/a

área construída^{m²}: 10368 área exterior^{m²}: 10368

n.º de pisos: 1: 64 2: 34 ≥3: 0

n.º de divisões: 4: n/a 5: n/a ≥6: n/a

faseamento

nº fogos: projecto: constr.: uso: data ref.:

F1 98 n/a n/a 1960 1960

construção

estrutura pontual: betão ☐ pedra ☐

estrutura contínua: betão ☒ pedra ☐

IMPLANTAÇÃO EM FOTOGRAFIA AÉREA DE XXXX



FOTOGRAFIA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR



PLANTA DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR

n/a

ALÇADO DE UMA HABITAÇÃO EXEMPLAR

n/a

Bairro da Liberdade II (extensão do antigo Bairro de Casas Económicas Dr. Oliveira Salazar)

1960

INFORMAÇÃO ARQUIVÍSTICA PRINCIPAL

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS PRINCIPAIS

REFERÊNCIAS DE ELEMENTOS GRÁFICOS (*plantas, alçados e cortes*)

REFERÊNCIAS DE IMAGEM

- BCFP_CatFG_L_DP_012 - 028
- BCFP_CatFG_L_DP_033 - 041

NOTAS

VER TAMBÉM: BCFP_008

ANEXO 2

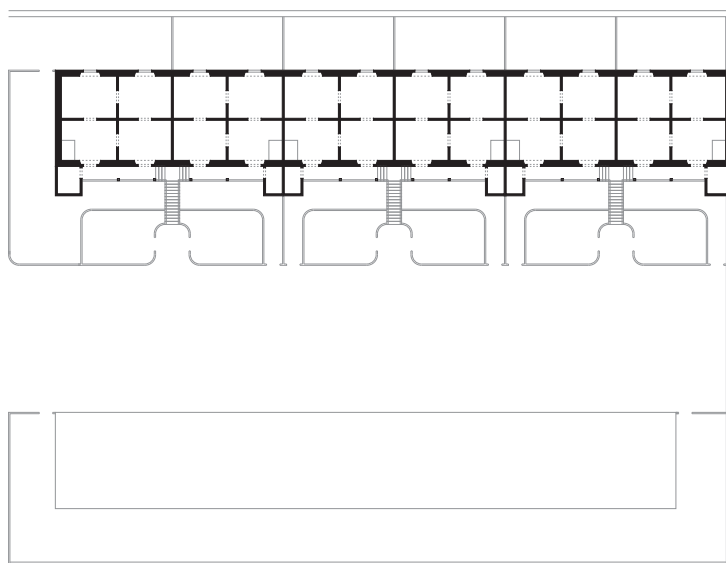
ELEMENTOS GRÁFICOS RECOLHIDOS NO ARQUIVO DA INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL

As imagens incluídas neste anexo fazem parte do Arquivo Histórico da Infraestruturas de Portugal.

Por motivos legais estas imagens não estão disponíveis nesta versão do documento, pois não podem ser utilizadas nem reproduzidas fora desta dissertação sem a devida autorização.

ANEXO 3

ELEMENTOS GRÁFICOS PRODUZIDOS



Bairro do Boneco - Entroncamento

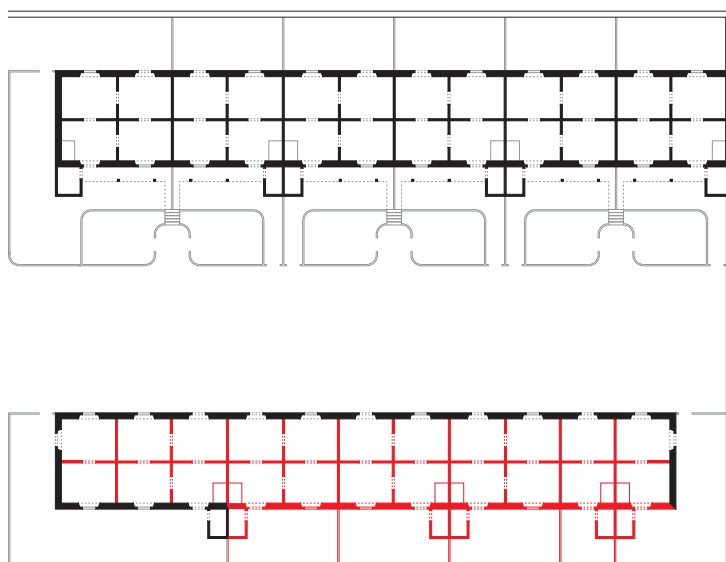
BCFP_CatDG_B_2016_001

Planta piso 0

Lote(s):

Tipo(s):

Escala 1:200



Bairro do Boneco - Entroncamento

BCFP_CatDG_B_2016_001

Planta piso 1


Lote(s):

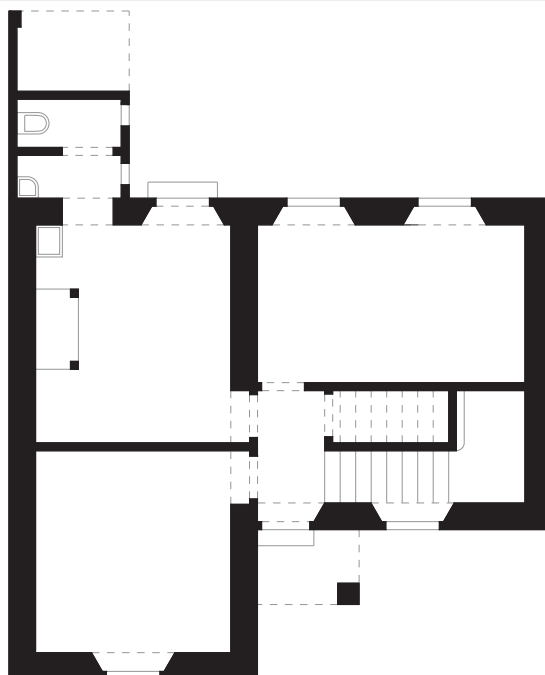
Tipo(s):

Escala 1:200





| Bairro do Boneco - Entroncamento | | |
|----------------------------------|---|--|
| BCFP_CatDG_B_2016_001 | Alçado Frontal | |
| Lote(s): | Tipo(s): | |
| Escala 1:200 |  | |



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

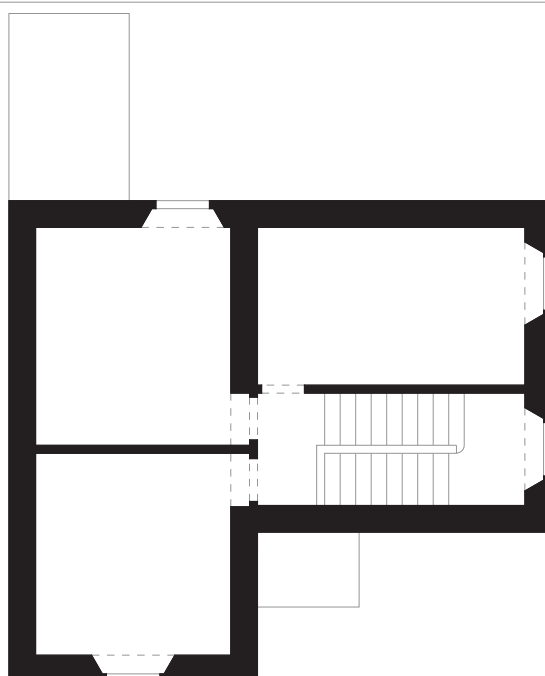
BCFP_CatDG_C_2016_001

Planta piso 0

Lote(s): 1

Tipo(s): IIIA

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_001

Planta piso 1

Lote(s): 1

Tipo(s): IIIA

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_001

Alçado Frontal

Lote(s): 1

Tipo(s): IIIA

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_001

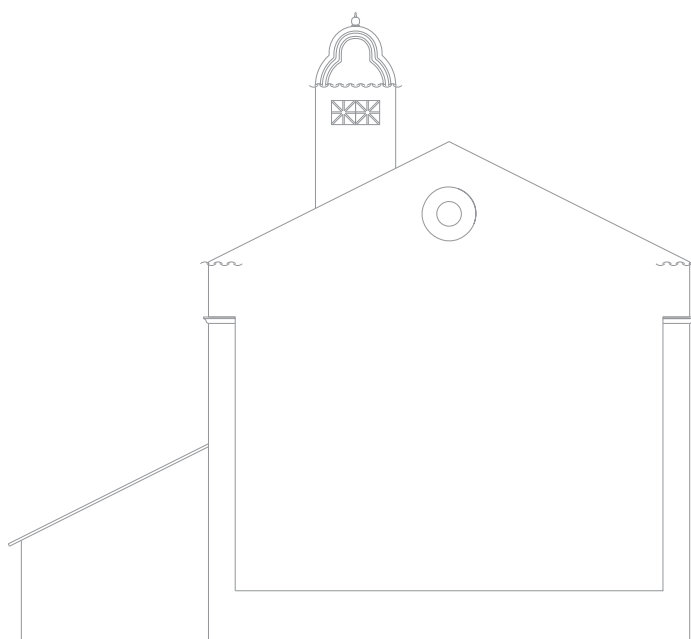
Alçado Tardoz

Lote(s): 1

Tipo(s): IIIA

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_001

Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 1

Tipo(s): IIIA

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_001

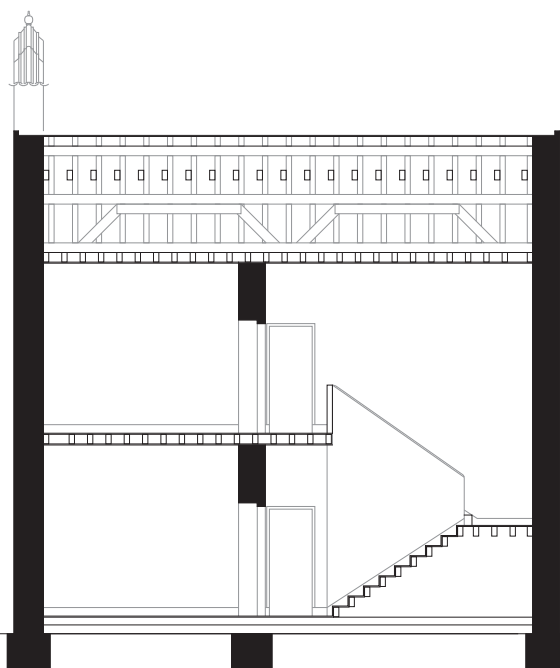
Alçado Lateral Direito

Lote(s): 1

Tipo(s): IIIA

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_001

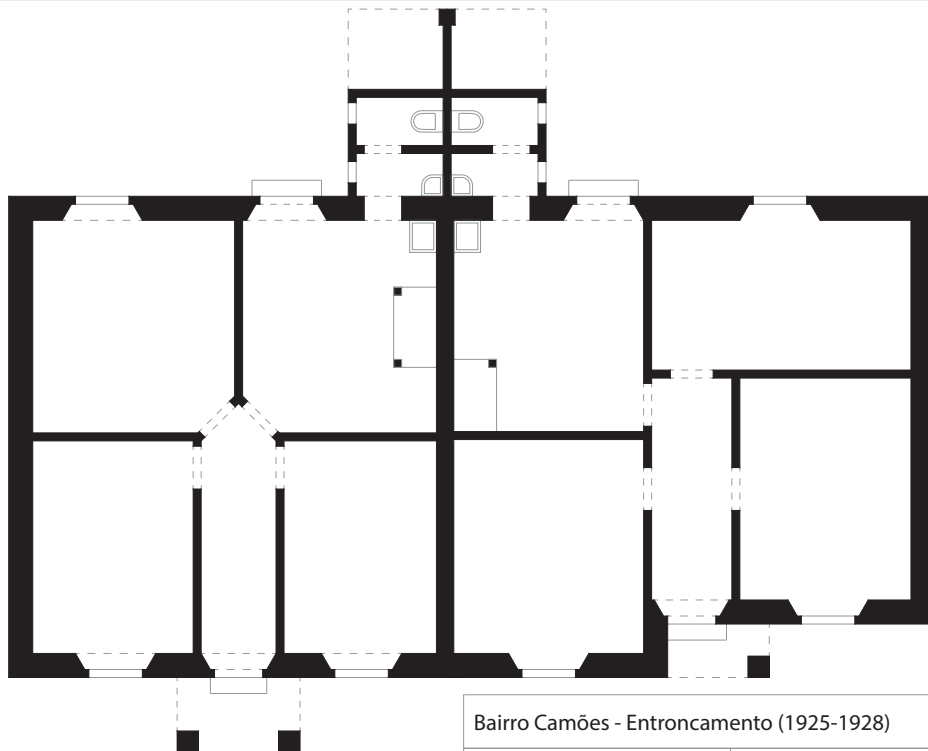
Corte Transversal

Lote(s): 1

Tipo(s): IIIA

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_002

Planta piso 0

Lote(s): 2 - 3

Tipo(s): IB - ID

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_002

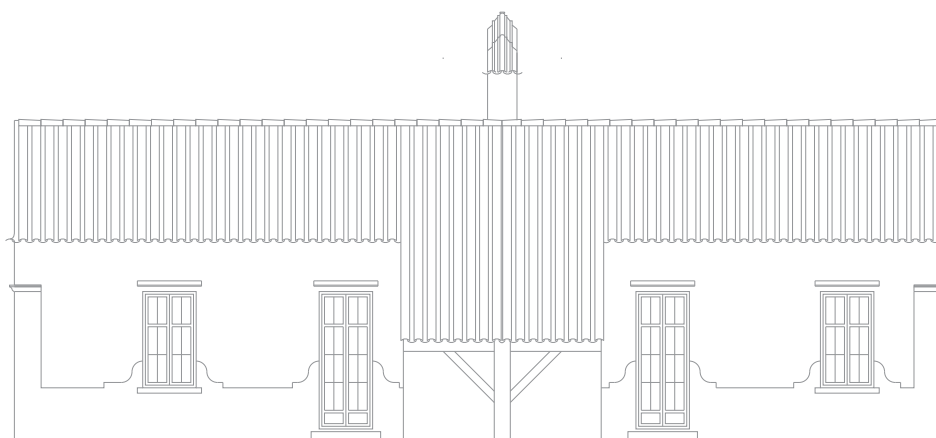
Alçado Frontal

Lote(s): 2 - 3

Tipo(s): IB - ID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

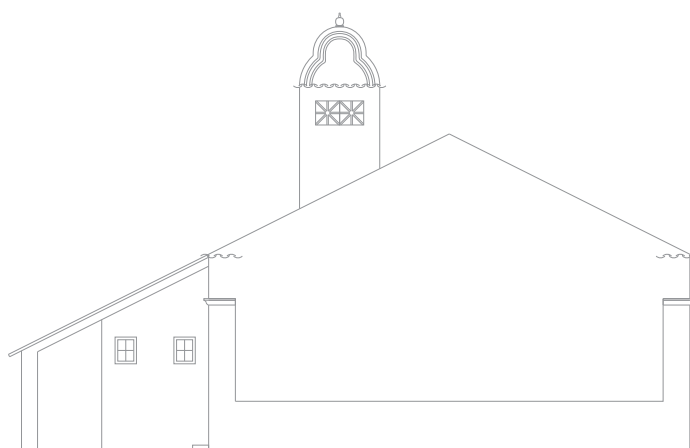
BCFP_CatDG_C_2016_002

Alçado Tardoz

Lote(s): 2 - 3

Tipo(s): IB - ID

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_002

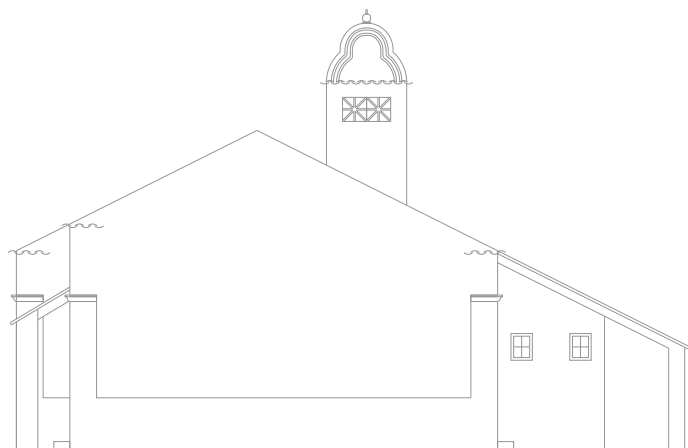
Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 2 - 3

Tipo(s): IB - ID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

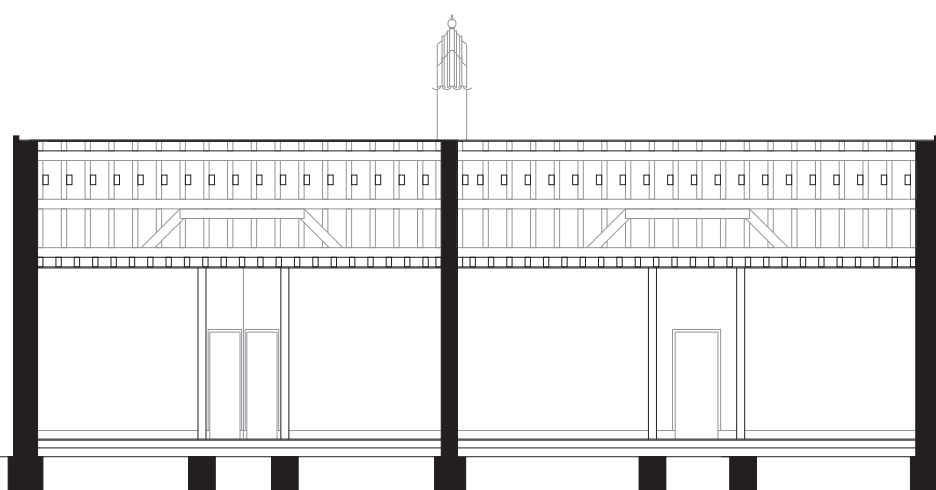
BCFP_CatDG_C_2016_002

Alçado Lateral Direito

Lote(s): 2 - 3

Tipo(s): IB - ID

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_002

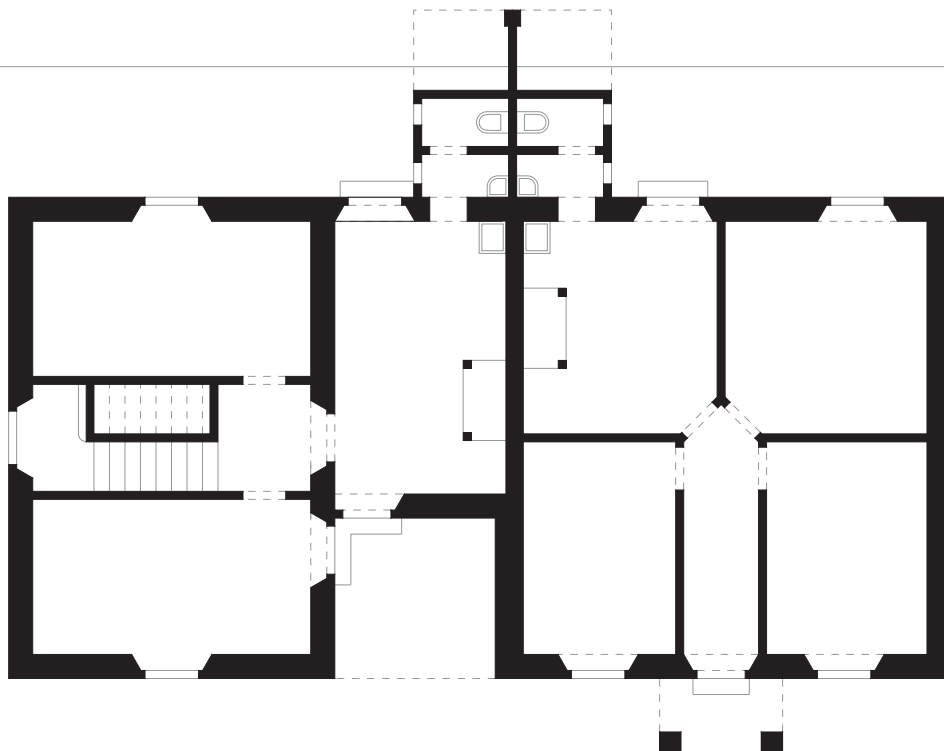
Corte Transversal

Lote(s): 2 - 3

Tipo(s): IB - ID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

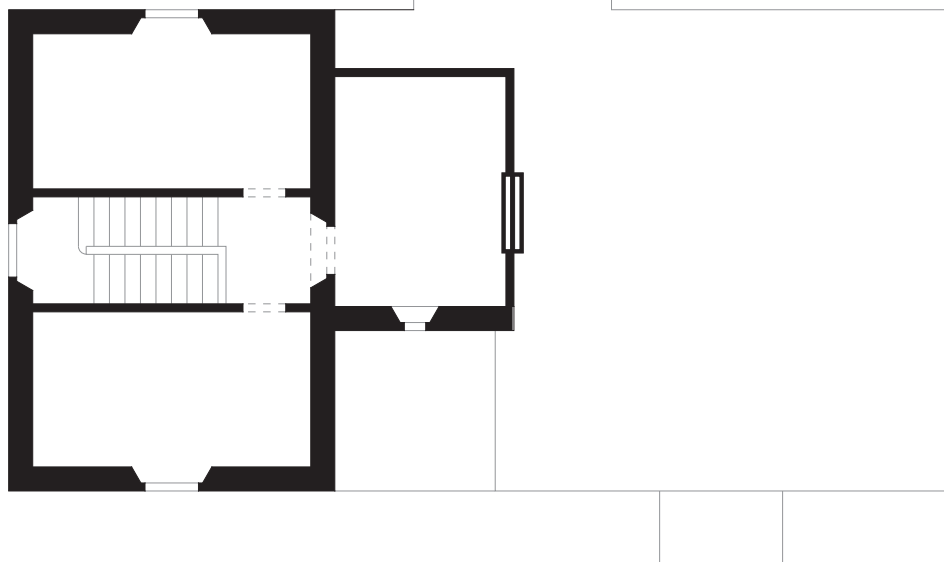
BCFP_CatDG_C_2016_003

Planta piso 0

Lote(s): 4 - 5

Tipo(s): IID - IB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_003

Planta piso 1

Lote(s): 4 - 5

Tipo(s): IID - IB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_003

Alçado Frontal

Lote(s): 4 - 5

Tipo(s): IID - IB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_003

Alçado Tardoz

Lote(s): 4 - 5

Tipo(s): IID - IB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

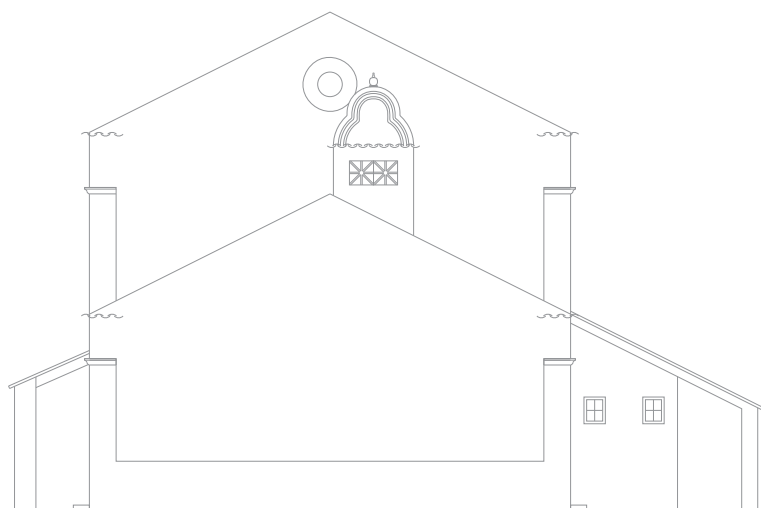
BCFP_CatDG_C_2016_003

Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 4 - 5

Tipo(s): IID - IB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_003

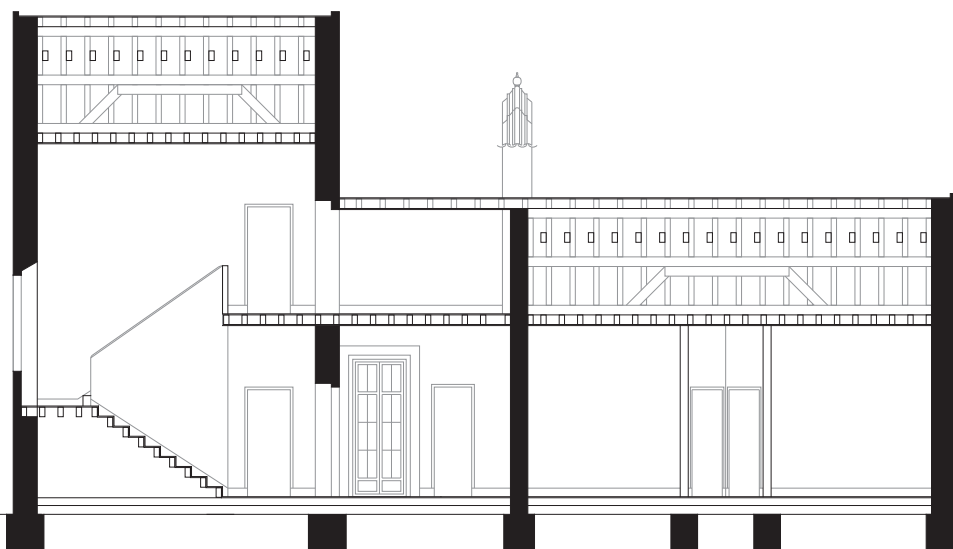
Alçado Lateral Direito

Lote(s): 4 - 5

Tipo(s): IID - IB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_003

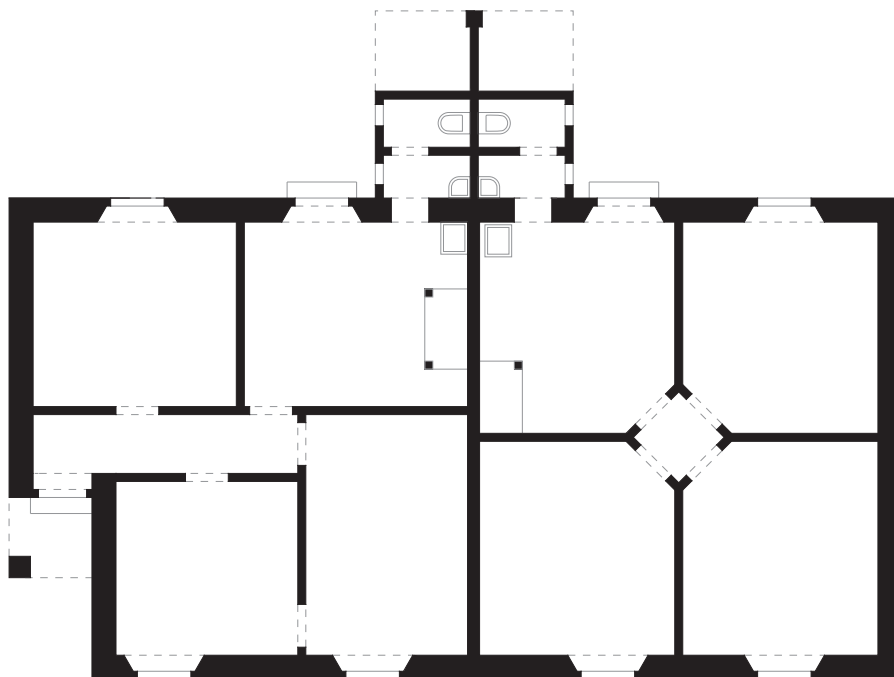
Corte Transversal

Lote(s): 4 - 5

Tipo(s): IID - IB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

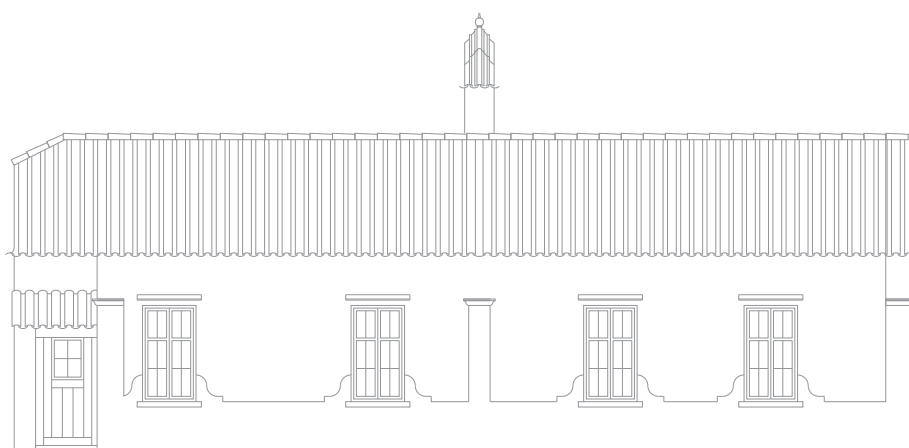
BCFP_CatDG_C_2016_004

Planta piso 0

Lote(s): 6 - 7

Tipo(s): IC - ID

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_004

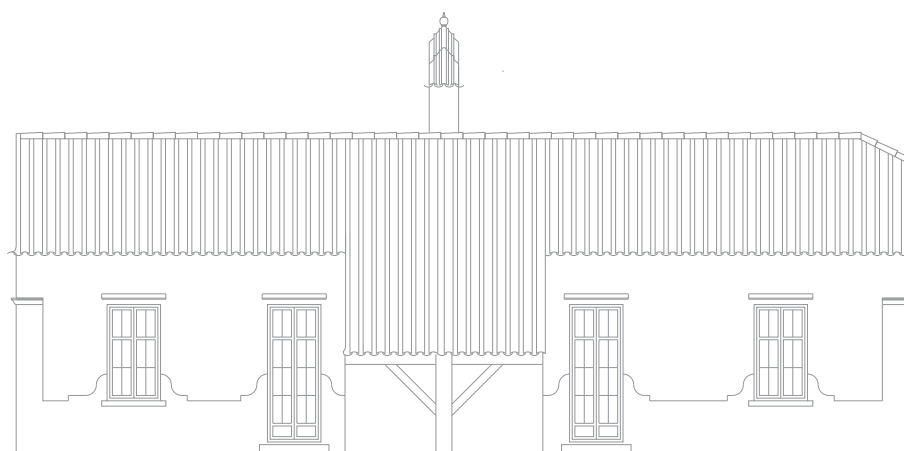
Alçado Frontal

Lote(s): 6 - 7

Tipo(s): IC - ID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

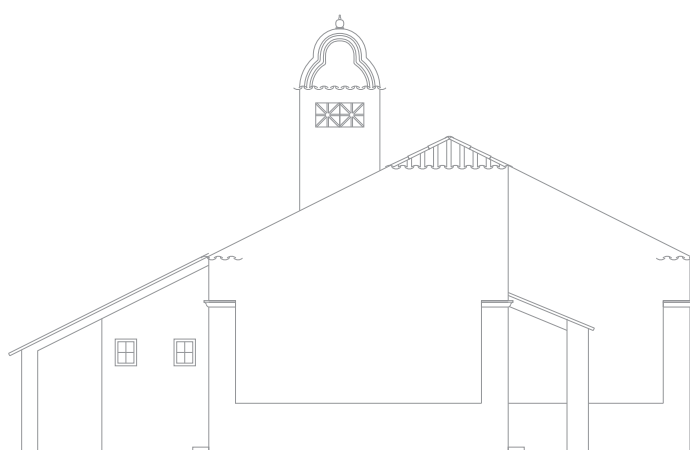
BCFP_CatDG_C_2016_004

Alçado Tardoz

Lote(s): 6 - 7

Tipo(s): IC - ID

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_004

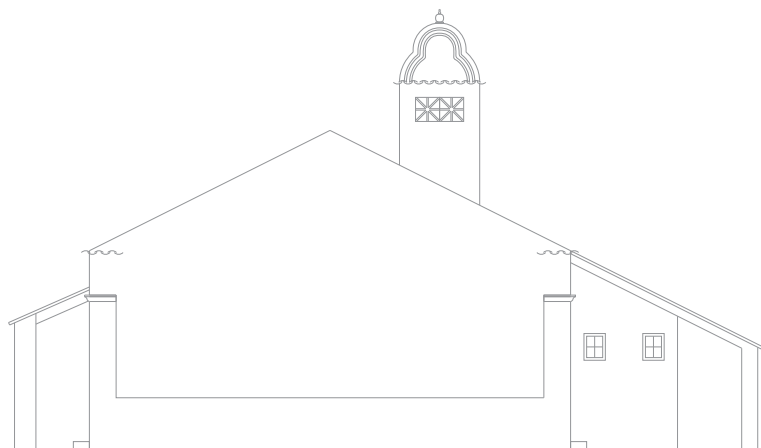
Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 6 - 7

Tipo(s): IC - ID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

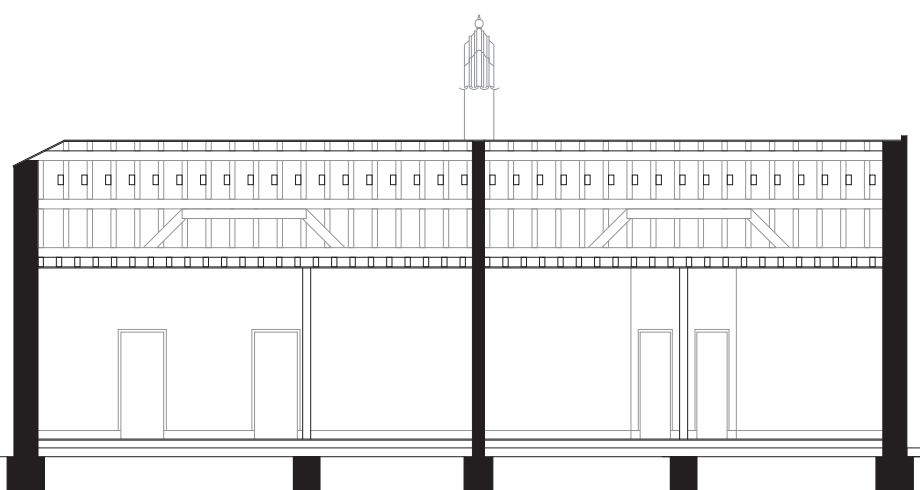
BCFP_CatDG_C_2016_004

Alçado Lateral Direito

Lote(s): 6 - 7

Tipo(s): IC - ID

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_004

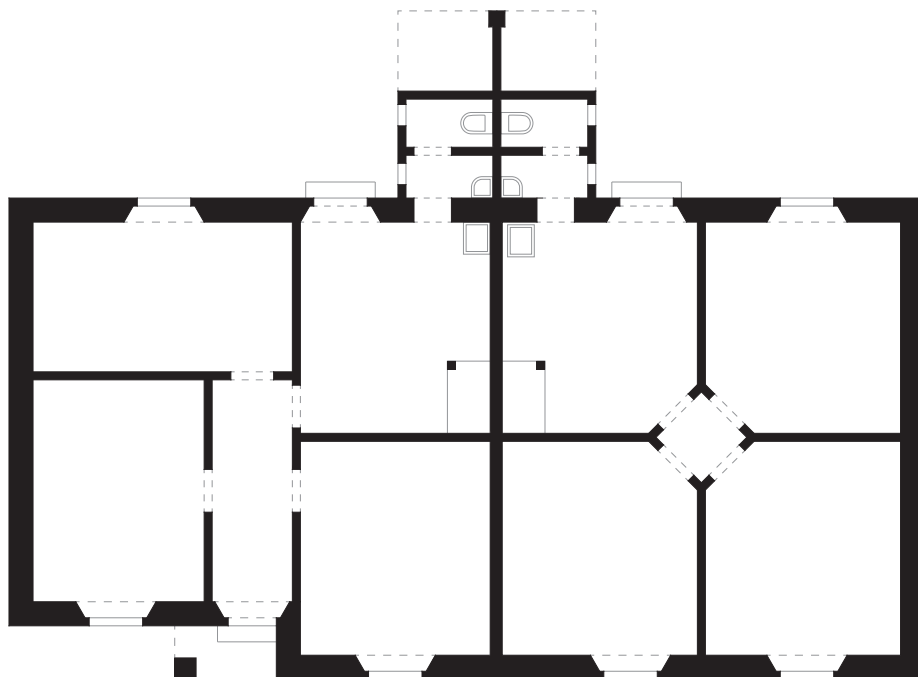
Corte Transversal

Lote(s): 6 - 7

Tipo(s): IC - ID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

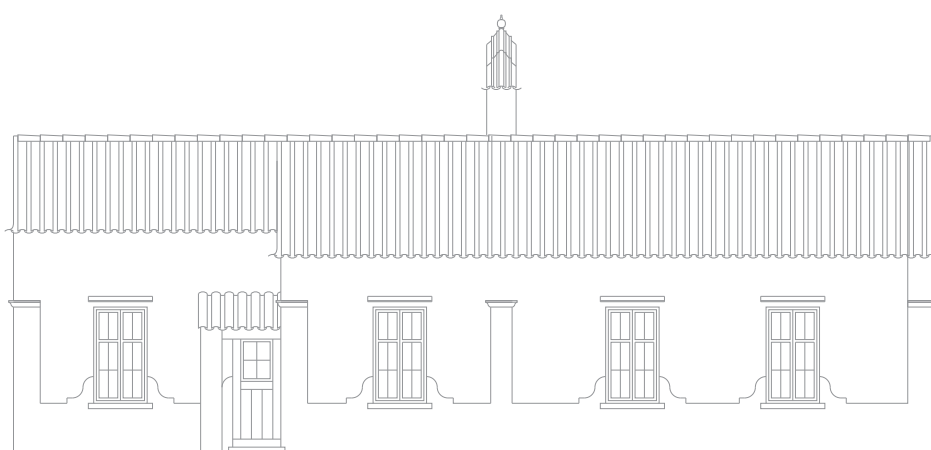
BCFP_CatDG_C_2016_005

Planta piso 0

Lote(s): 8 - 9

Tipo(s): ID - IA

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_005

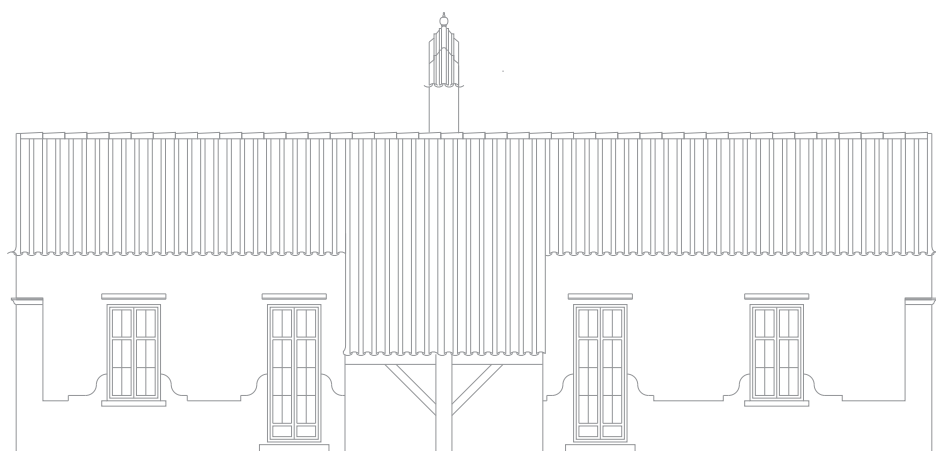
Alçado Frontal

Lote(s): 8 - 9

Tipo(s): ID - IA

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

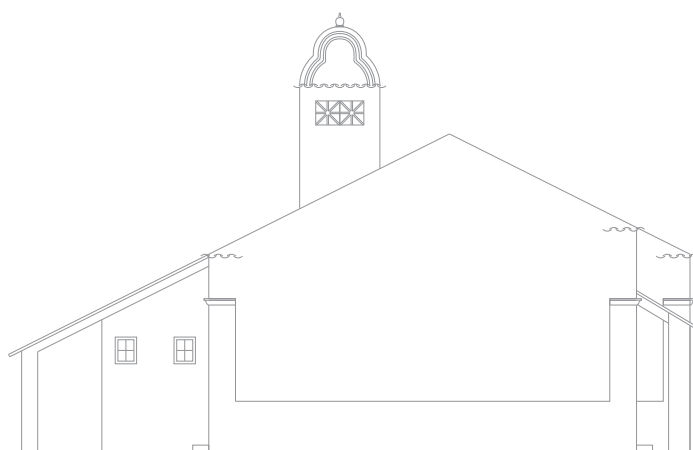
BCFP_CatDG_C_2016_005

Alçado Tardoz

Lote(s): 8 - 9

Tipo(s): ID - IA

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_005

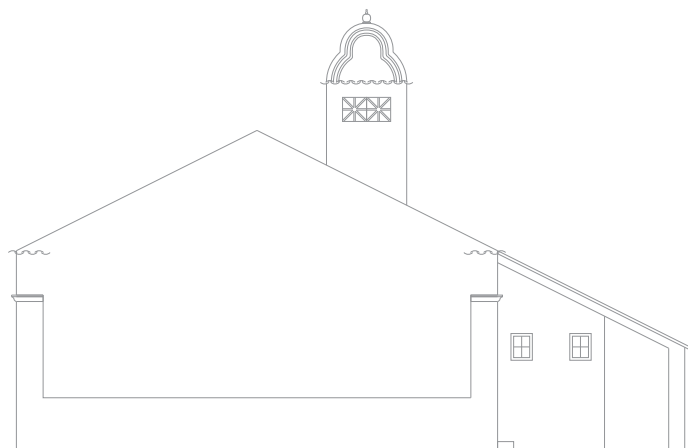
Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 8 - 9

Tipo(s): ID - IA

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

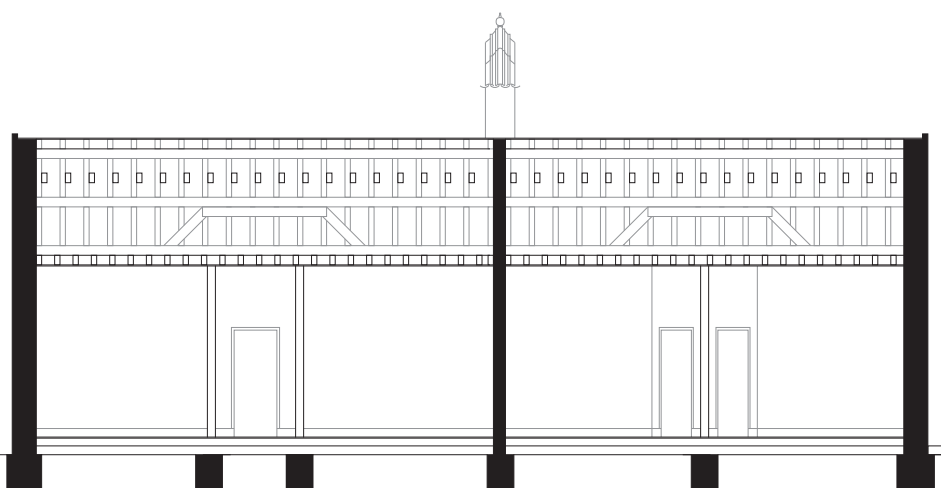
BCFP_CatDG_C_2016_005

Alçado Lateral Direito

Lote(s): 8 - 9

Tipo(s): ID - IA

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_005

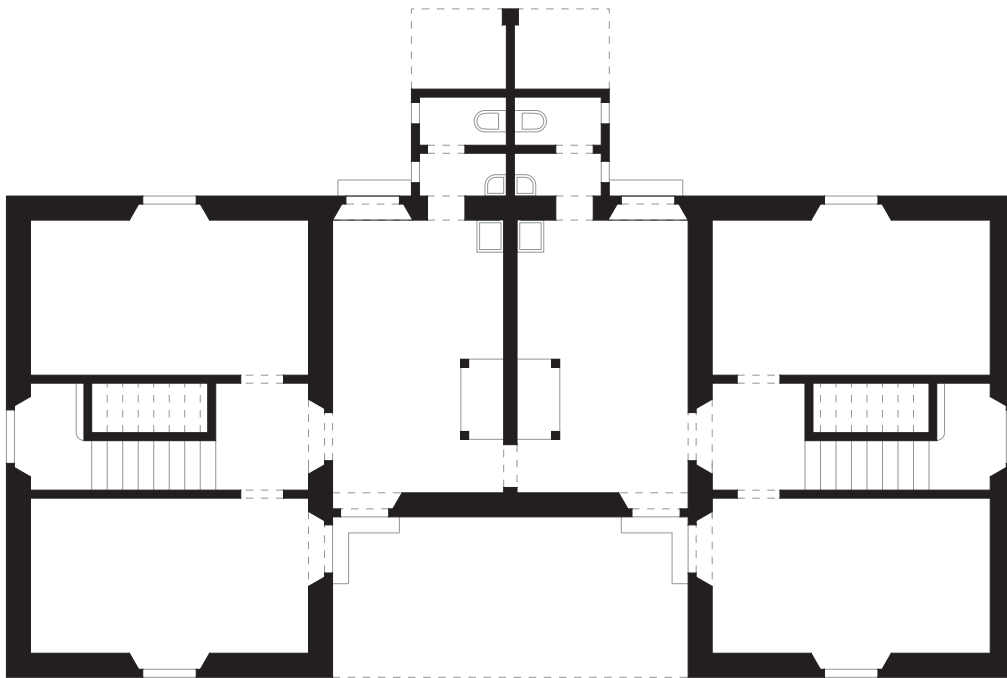
Corte Transversal

Lote(s): 8 - 9

Tipo(s): ID - IA

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

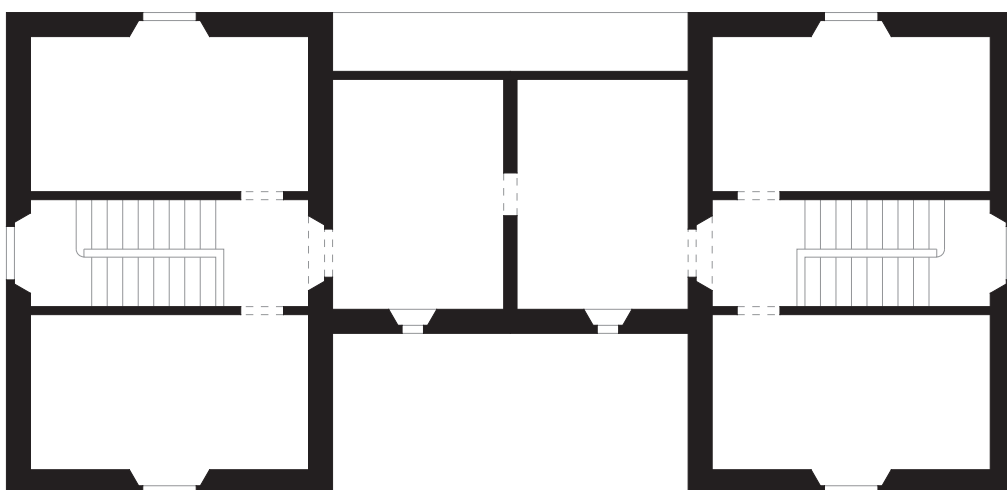
BCFP_CatDG_C_2016_006

Planta piso 0

Lote(s): 10 - 11

Tipo(s): IID - IID

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_006

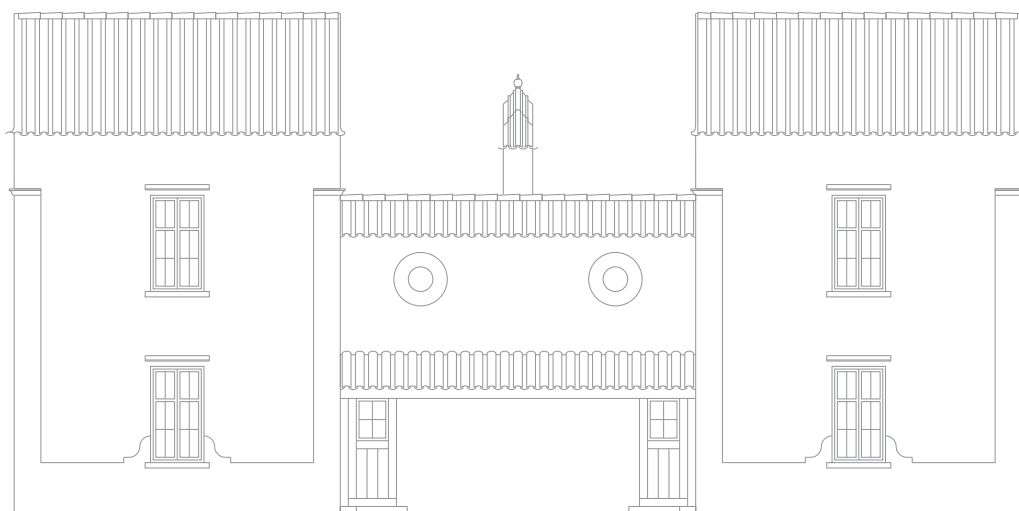
Planta piso 1

Lote(s): 10 - 11

Tipo(s): IID - IID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

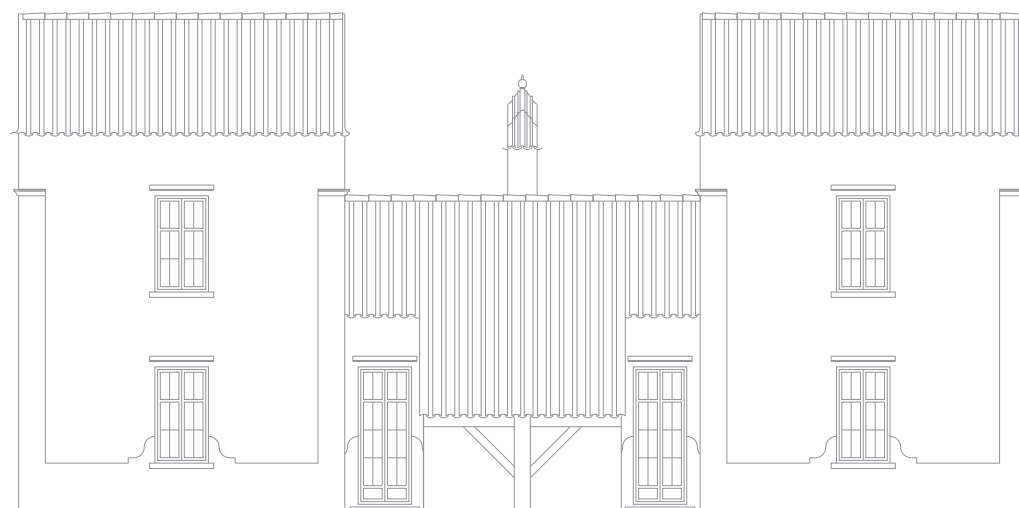
BCFP_CatDG_C_2016_006

Alçado Frontal

Lote(s): 10 - 11

Tipo(s): IID - IID

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_006

Alçado Tardoz

Lote(s): 10 - 11

Tipo(s): IID - IID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_006

Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 10 - 11

Tipo(s): IID - IID

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_006

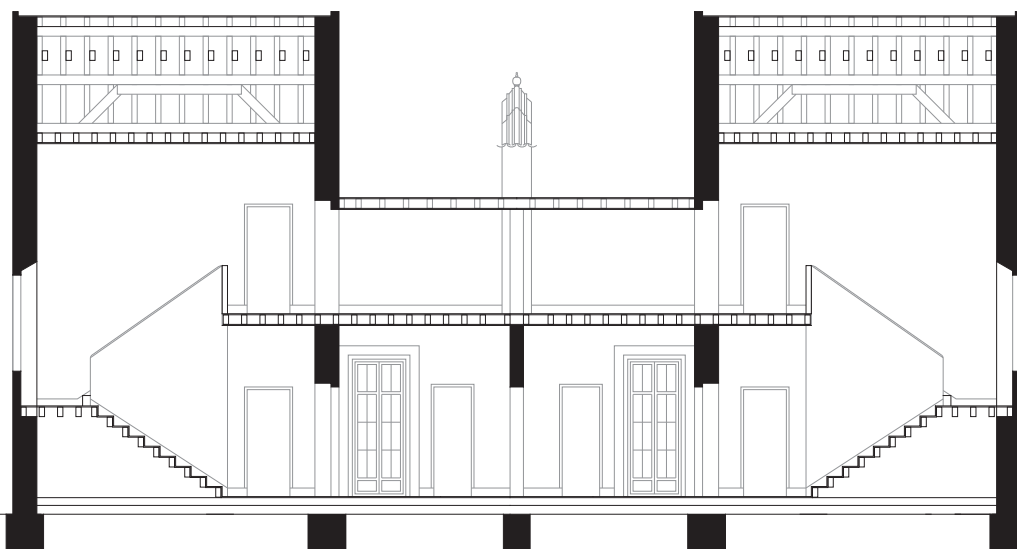
Alçado Lateral Direito

Lote(s): 10 - 11

Tipo(s): IID - IID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_006

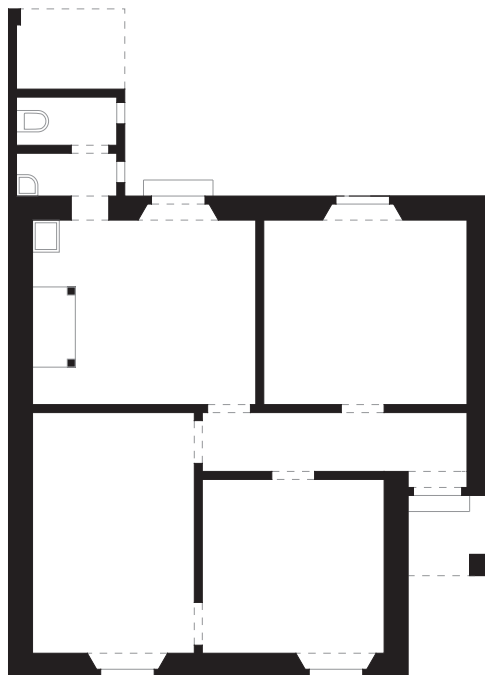
Corte Transversal

Lote(s): 10 - 11

Tipo(s): IID - IID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_007

Planta piso 0

Lote(s): 12

Tipo(s): IC

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_007

Alçado Frontal

Lote(s): 12

Tipo(s): IC

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

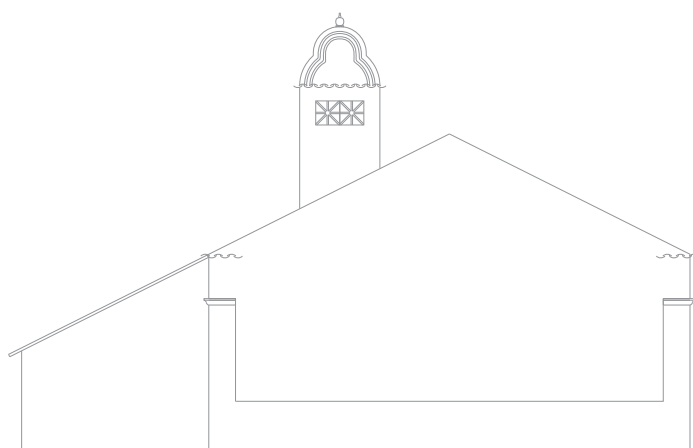
BCFP_CatDG_C_2016_007

Alçado Tardoz

Lote(s): 12

Tipo(s): IC

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_007

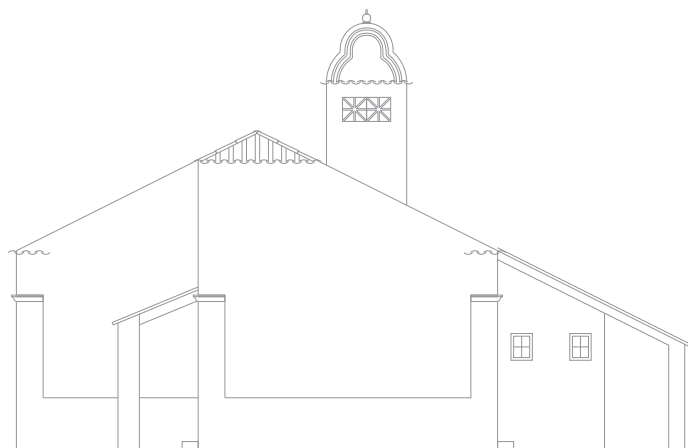
Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 12

Tipo(s): IC

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

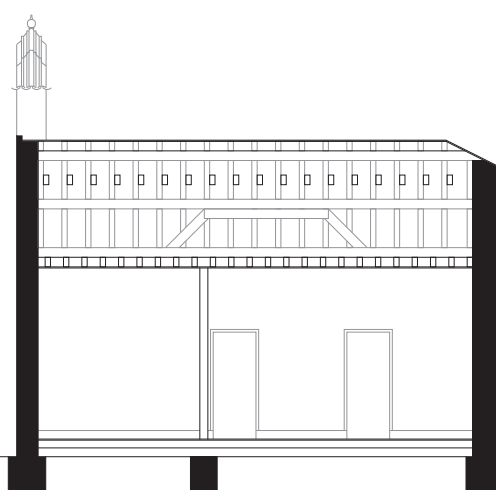
BCFP_CatDG_C_2016_007

Alçado Lateral Direito

Lote(s): 12

Tipo(s): IC

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_007

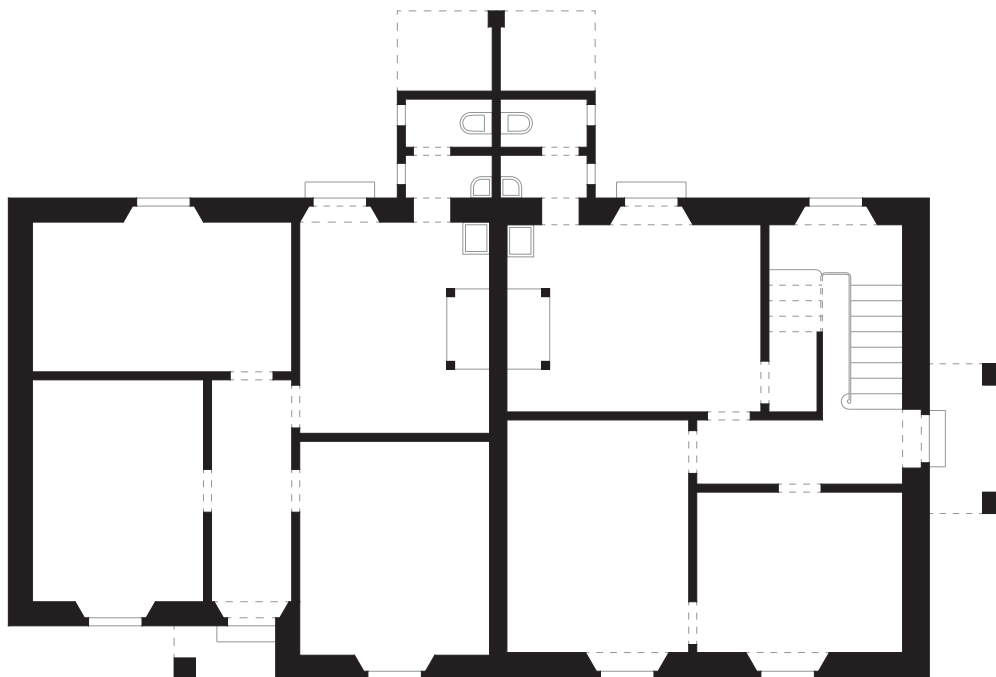
Corte Transversal

Lote(s): 12

Tipo(s): IC

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

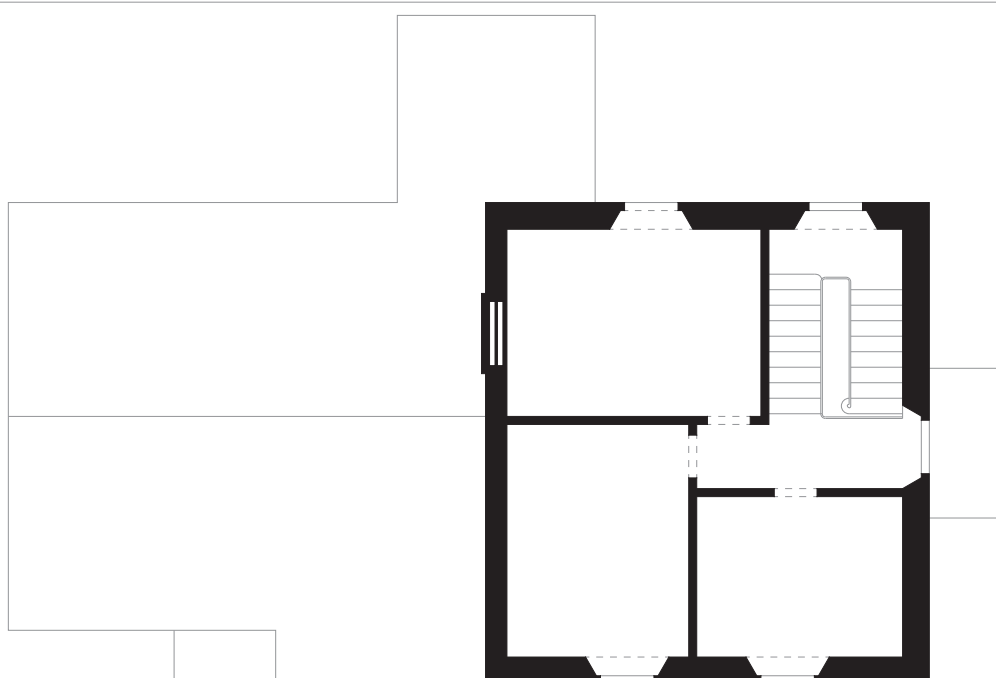
BCFP_CatDG_C_2016_008

Planta piso 0

Lote(s): 13 - 14

Tipo(s): IIIB - ID

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_008

Planta piso 1

Lote(s): 13 - 14

Tipo(s): IIIB - ID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_008

Alçado Frontal

Lote(s): 13 - 14

Tipo(s): IIIB - ID

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_008

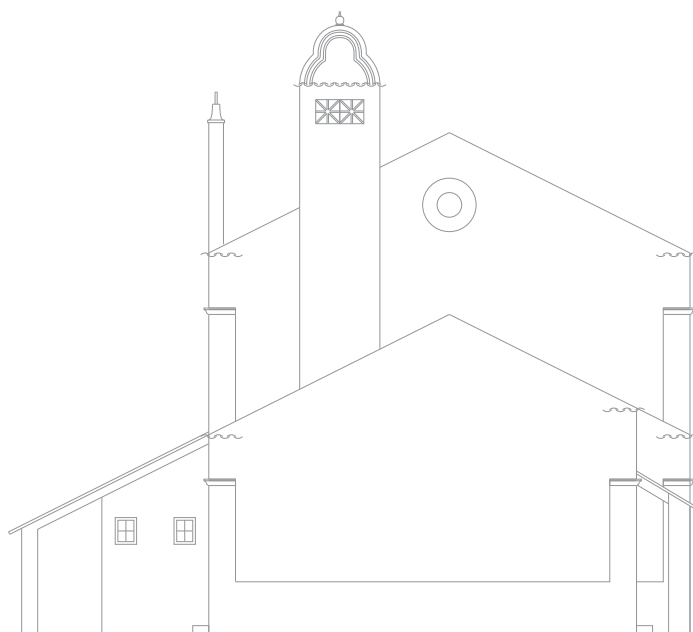
Alçado Tardoz

Lote(s): 13 - 14

Tipo(s): IIIB - ID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_008

Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 13 - 14

Tipo(s): IIIB - ID

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_008

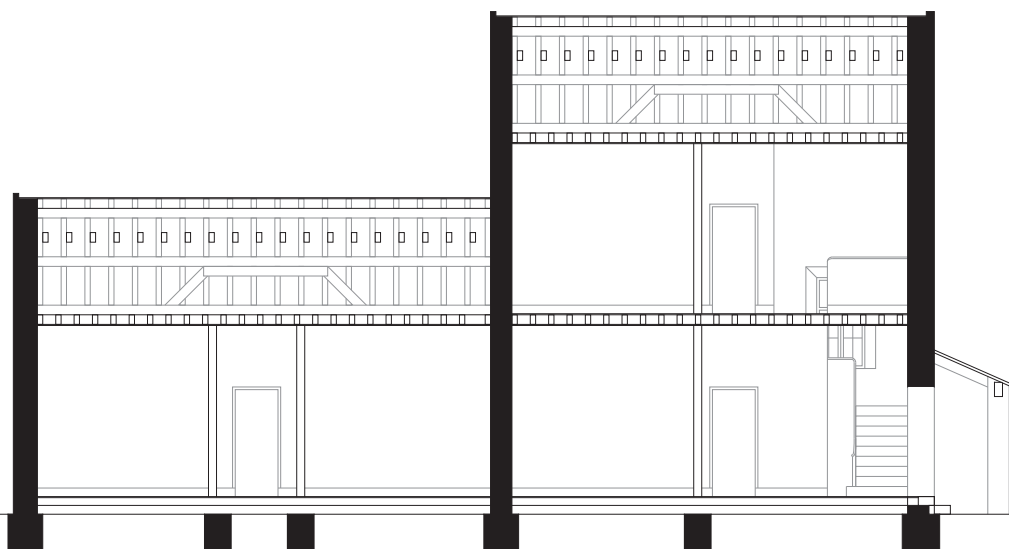
Alçado Lateral Direito

Lote(s): 13 - 14

Tipo(s): IIIB - ID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_008

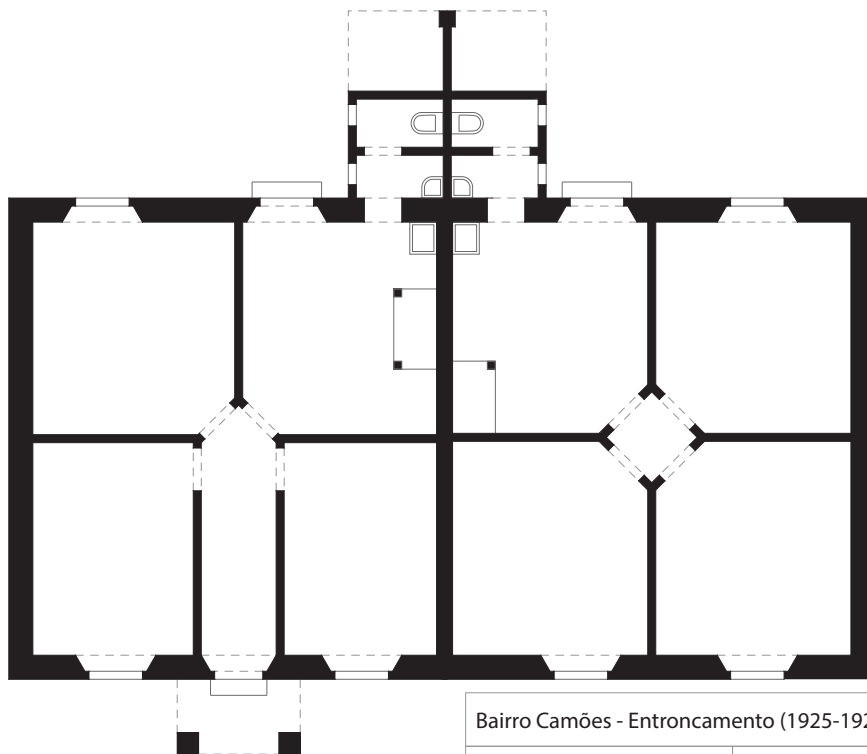
Corte Transversal

Lote(s): 13 - 14

Tipo(s): IIIB - ID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

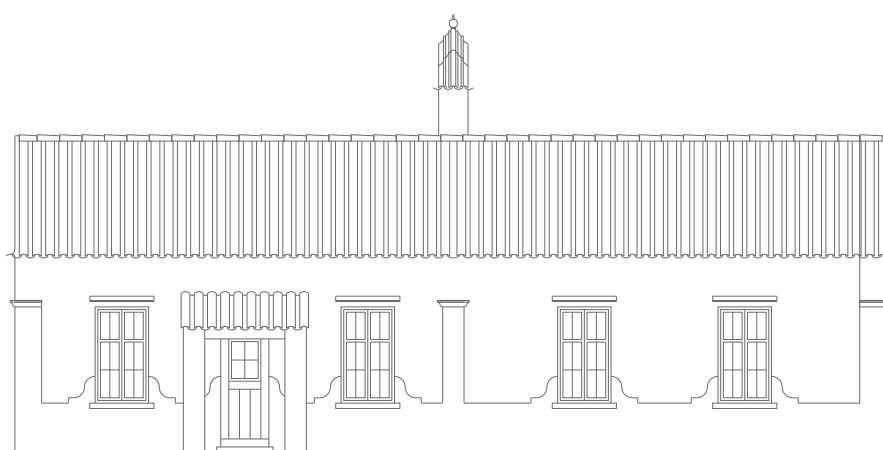
BCFP_CatDG_C_2016_009

Planta piso 0

Lote(s): 15 - 16

Tipo(s): IA - IB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_009

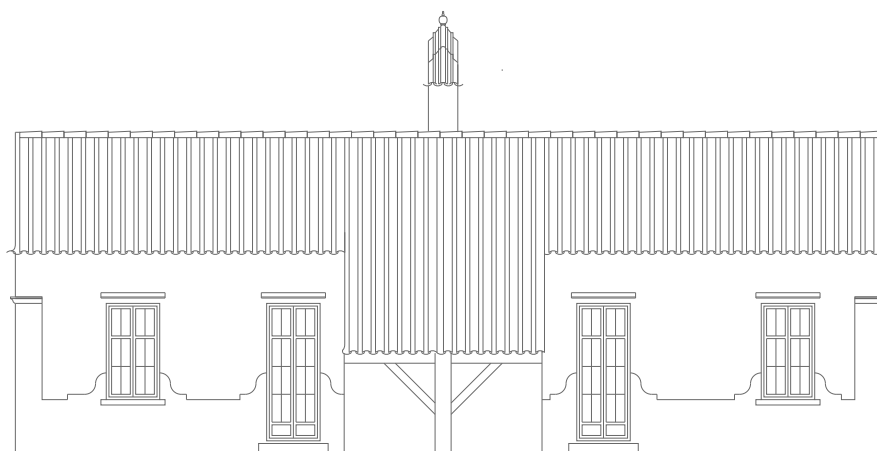
Alçado Frontal

Lote(s): 15 - 16

Tipo(s): IA - IB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

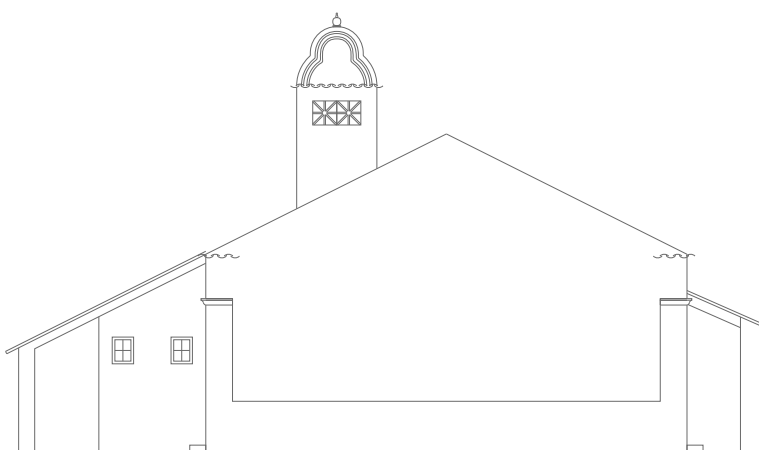
BCFP_CatDG_C_2016_009

Alçado Tardoz

Lote(s): 15 - 16

Tipo(s): IA - IB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_009

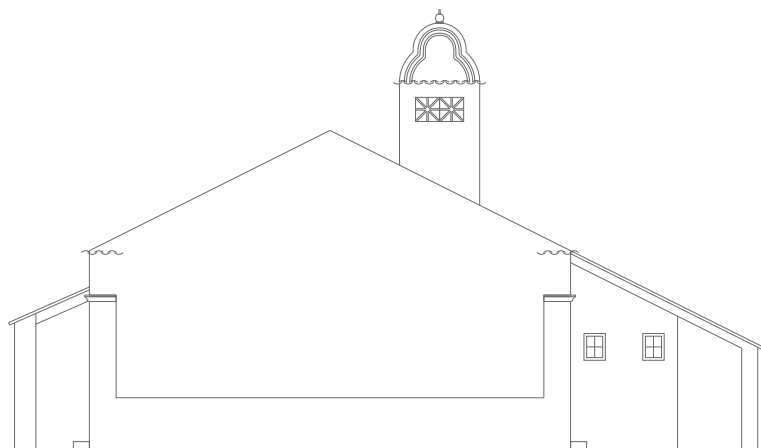
Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 15 - 16

Tipo(s): IA - IB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

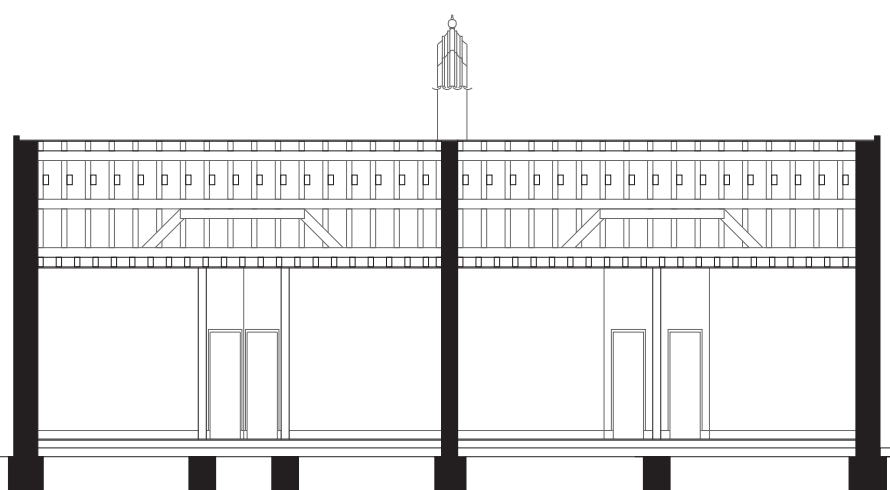
BCFP_CatDG_C_2016_009

Alçado Lateral Direito

Lote(s): 15 - 16

Tipo(s): IA - IB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_009

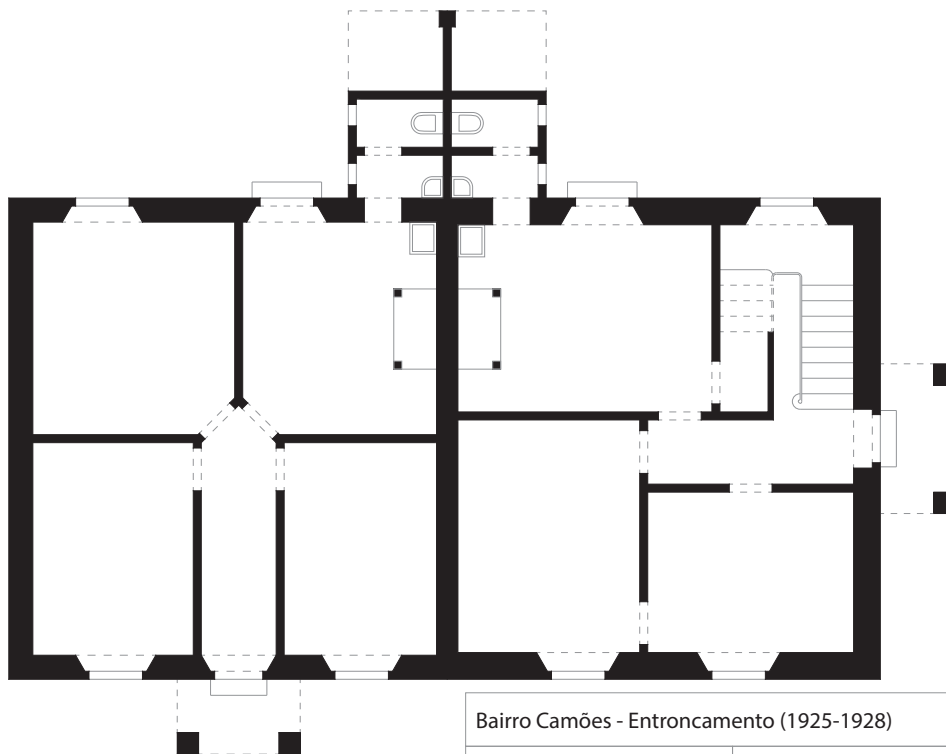
Corte Transversal

Lote(s): 15 - 16

Tipo(s): IA - IB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

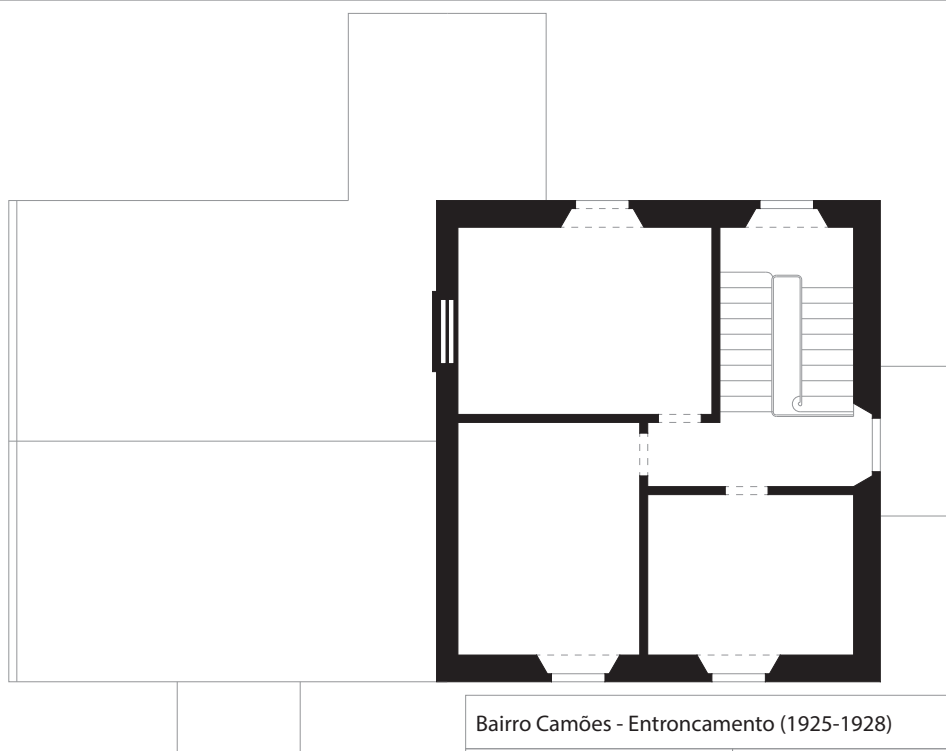
BCFP_CatDG_C_2016_010

Planta piso 0

Lote(s): 17 - 18

Tipo(s): IIIB - IB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_010

Planta piso 1

Lote(s): 17 - 18

Tipo(s): IIIB - IB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_010

Alçado Frontal

Lote(s): 17 - 18

Tipo(s): IIIB - IB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

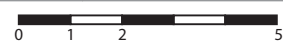
BCFP_CatDG_C_2016_010

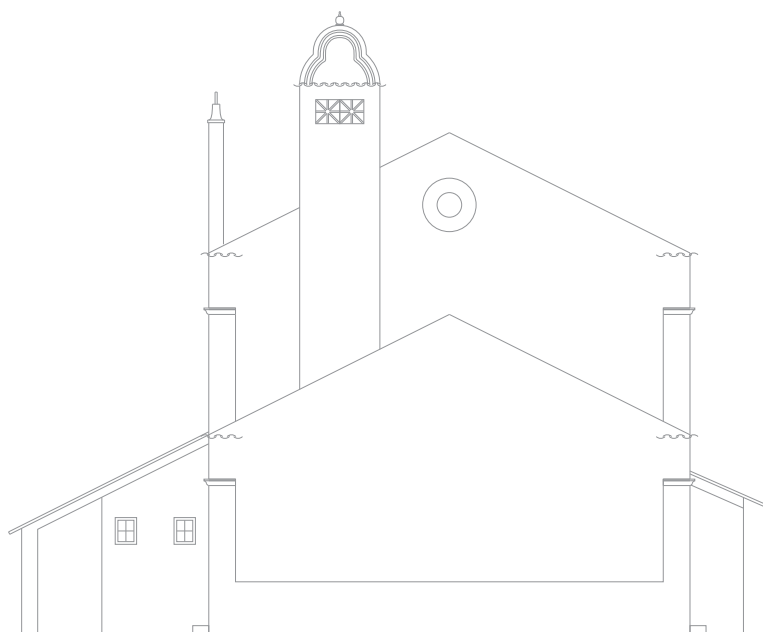
Alçado Tardoz

Lote(s): 17 - 18

Tipo(s): IIIB - IB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_010

Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 17 - 18

Tipo(s): IIIB - IB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_010

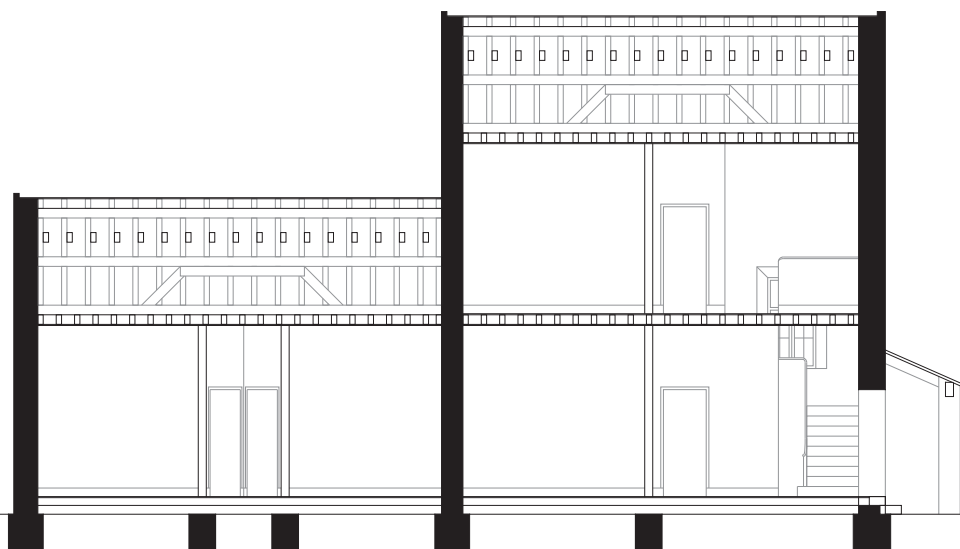
Alçado Lateral Direito

Lote(s): 17 - 18

Tipo(s): IIIB - IB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_010

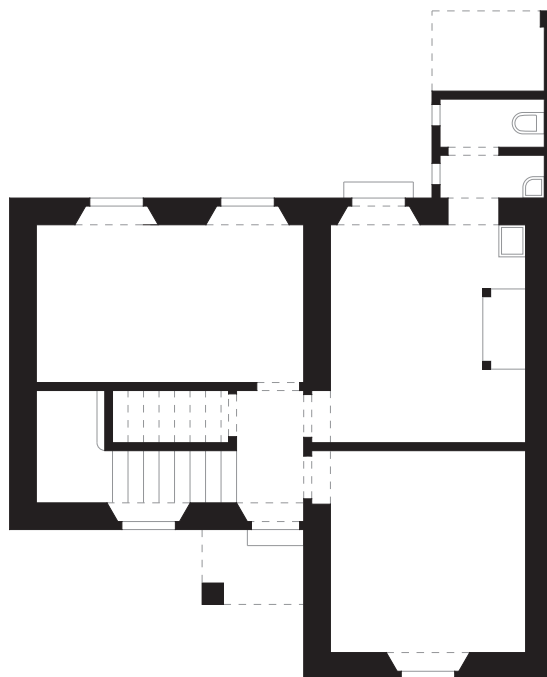
Corte Transversal

Lote(s): 17 - 18

Tipo(s): IIIB - IB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

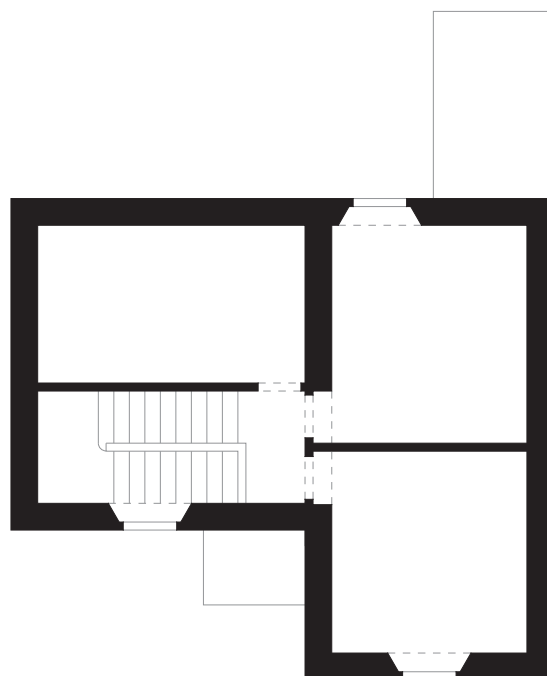
BCFP_CatDG_C_2016_018

Planta piso 0

Lote(s): 31 - 32

Tipo(s): IC - IIB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_018

Planta piso 1

Lote(s): 31 - 32

Tipo(s): IC - IIB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_018

Alçado Frontal

Lote(s): 31 - 32

Tipo(s): IC - IIB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_018

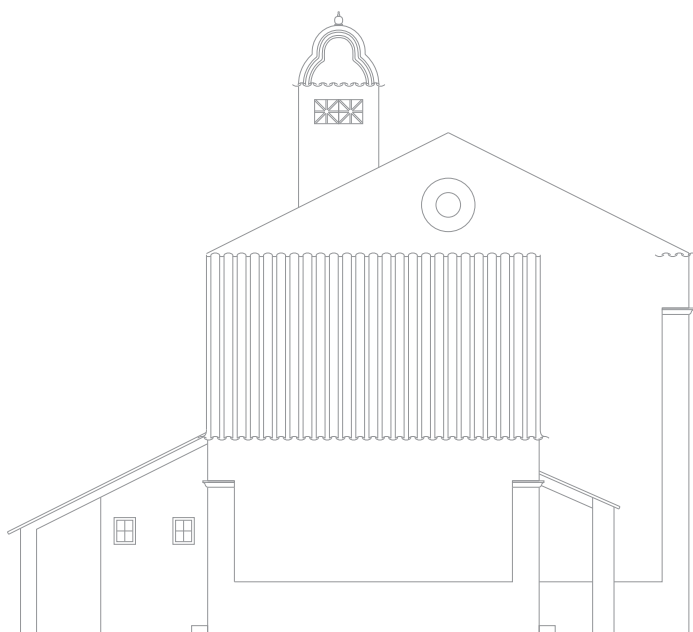
Alçado Tardoz

Lote(s): 31 - 32

Tipo(s): IC - IIB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

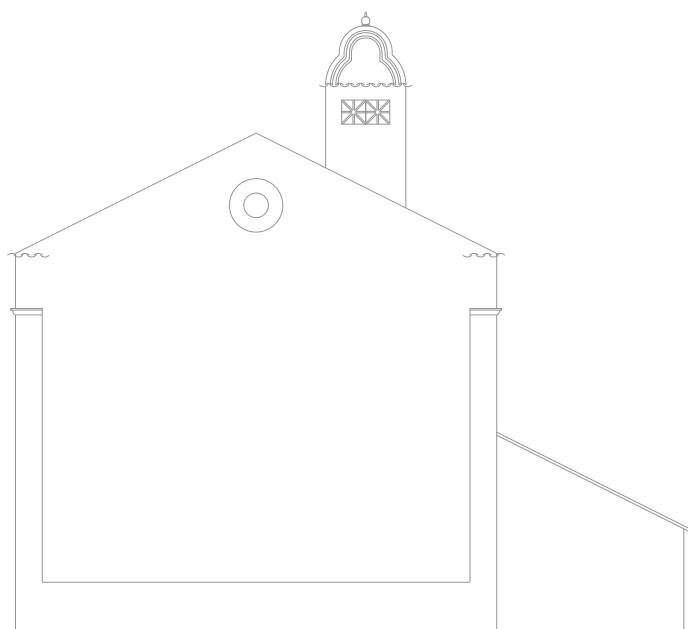
BCFP_CatDG_C_2016_018

Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 31 - 32

Tipo(s): IC - IIB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_018

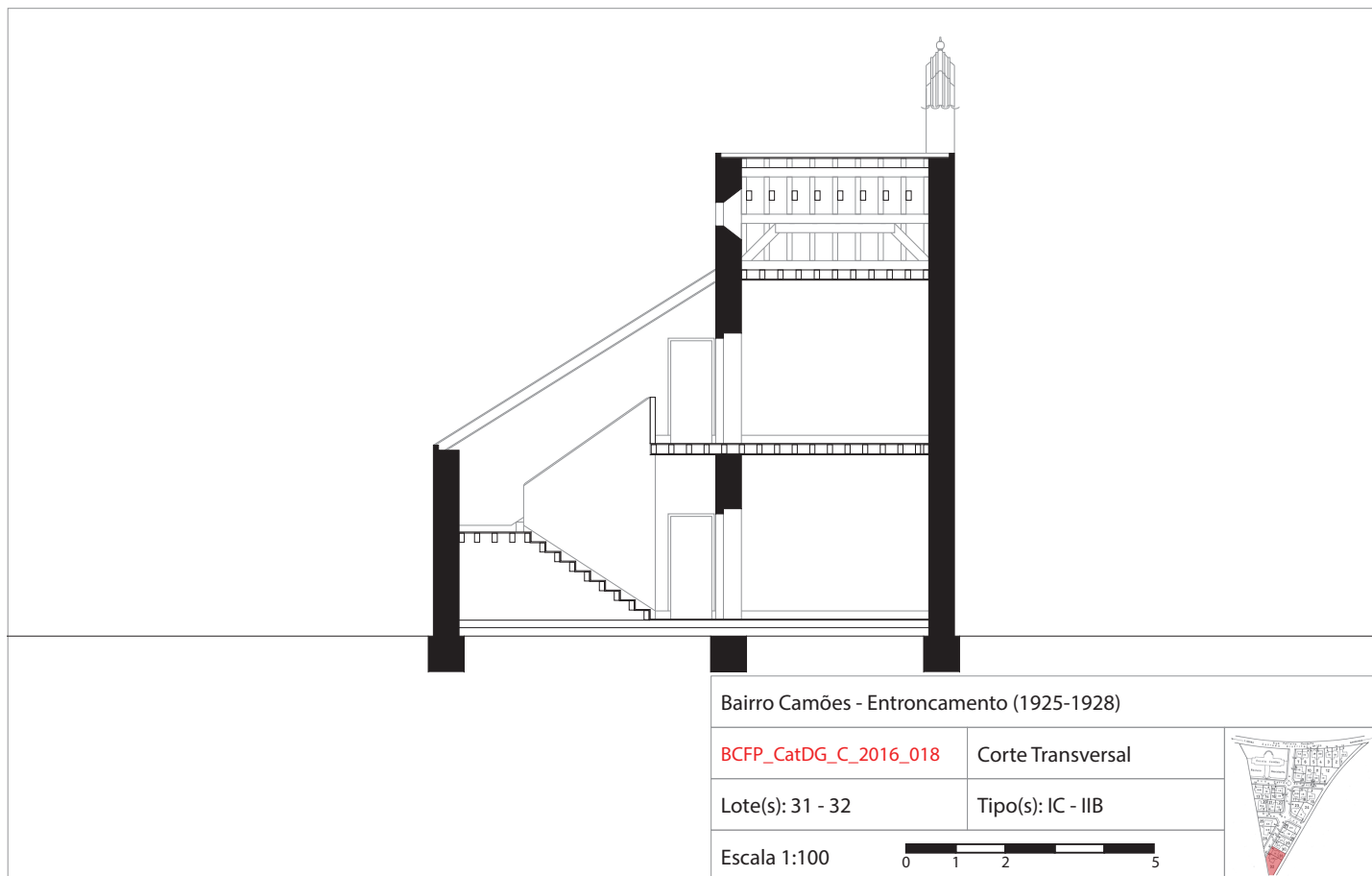
Alçado Lateral Direito

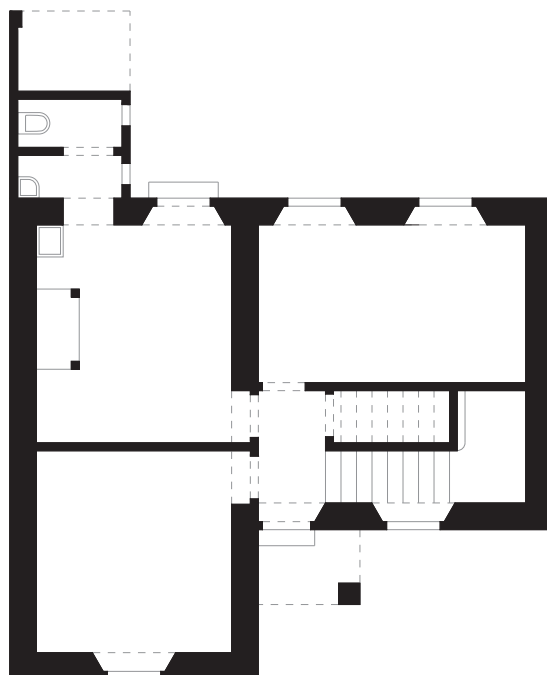
Lote(s): 31 - 32

Tipo(s): IC - IIB

Escala 1:100







Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

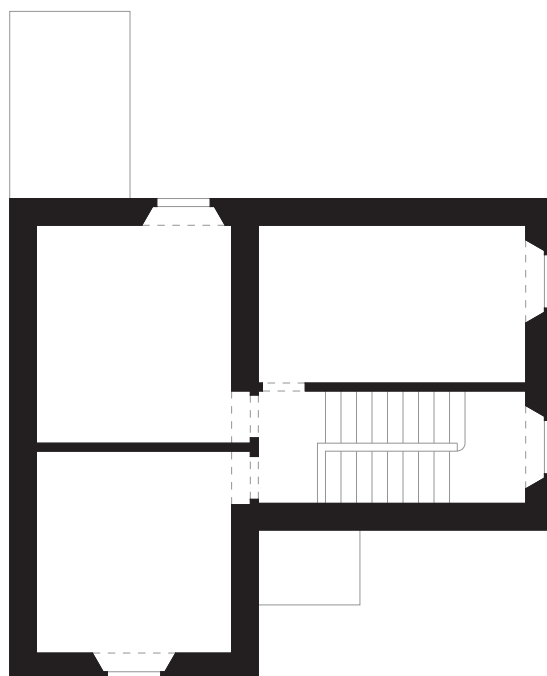
BCFP_CatDG_C_2016_012

Planta piso 0

Lote(s): 20

Tipo(s): IIIA

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_012

Planta piso 1

Lote(s): 20

Tipo(s): IIIA

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_012

Alçado Frontal

Lote(s): 20

Tipo(s): IIIA

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_012

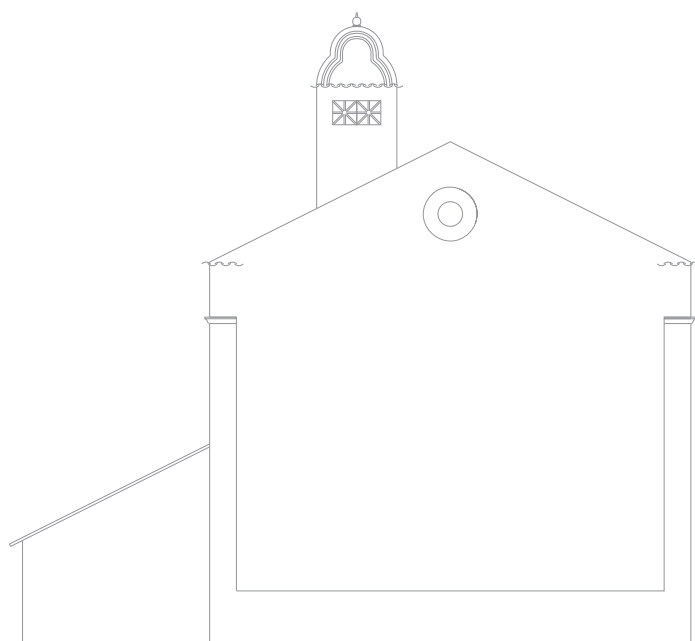
Alçado Tardoz

Lote(s): 20

Tipo(s): IIIA

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_012

Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 20

Tipo(s): IIIA

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_012

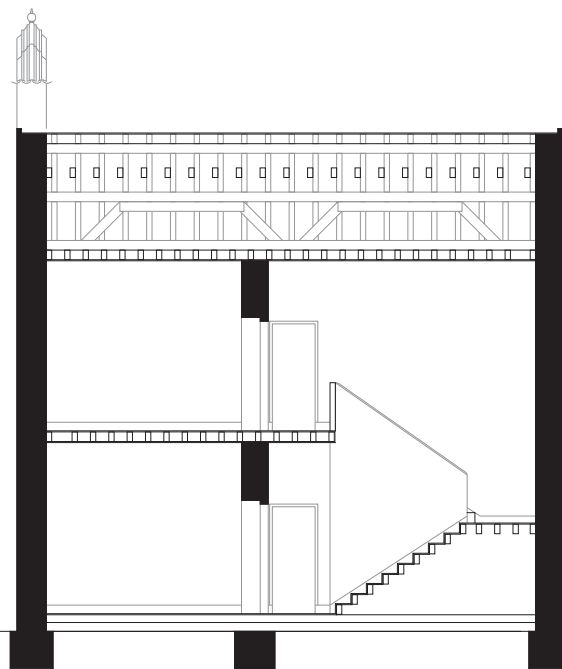
Alçado Lateral Direito

Lote(s): 20

Tipo(s): IIIA

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_012

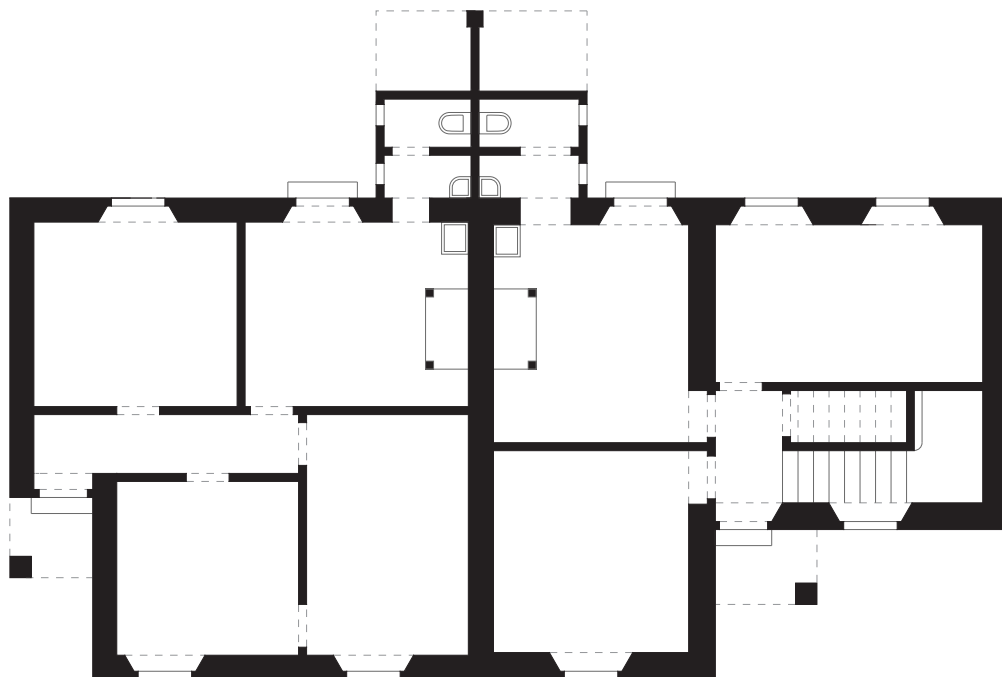
Corte Transversal

Lote(s): 20

Tipo(s): IIIA

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

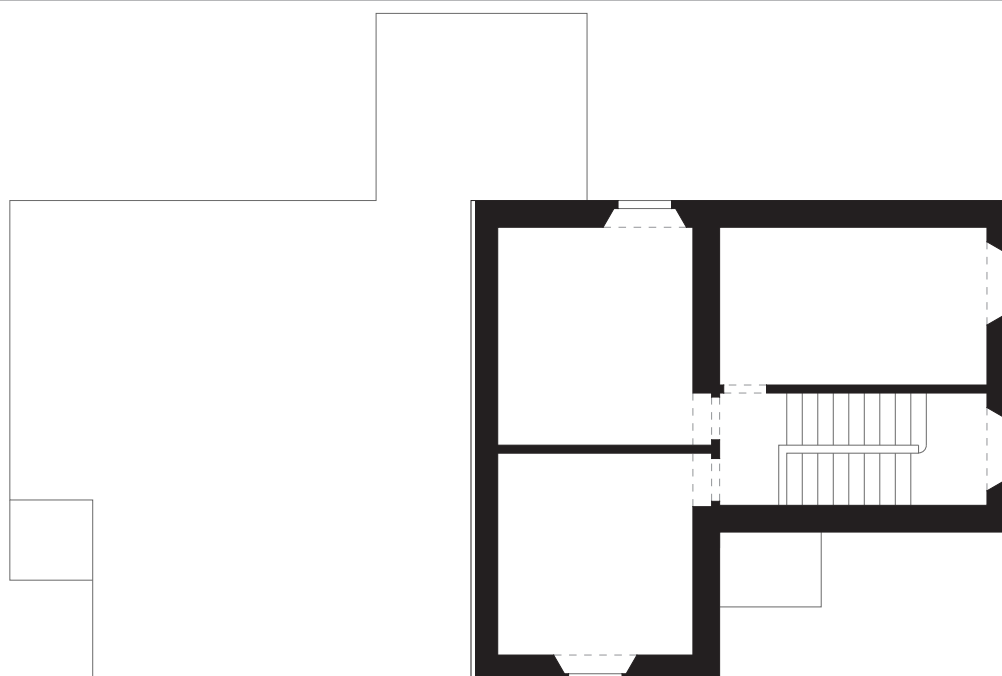
BCFP_CatDG_C_2016_013

Planta piso 0

Lote(s): 21 - 22

Tipo(s): IC - IIC

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_013

Planta piso 1

Lote(s): 21 - 22

Tipo(s): IC - IIC

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_013

Alçado Frontal

Lote(s): 21 - 22

Tipo(s): IC - IIC

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_013

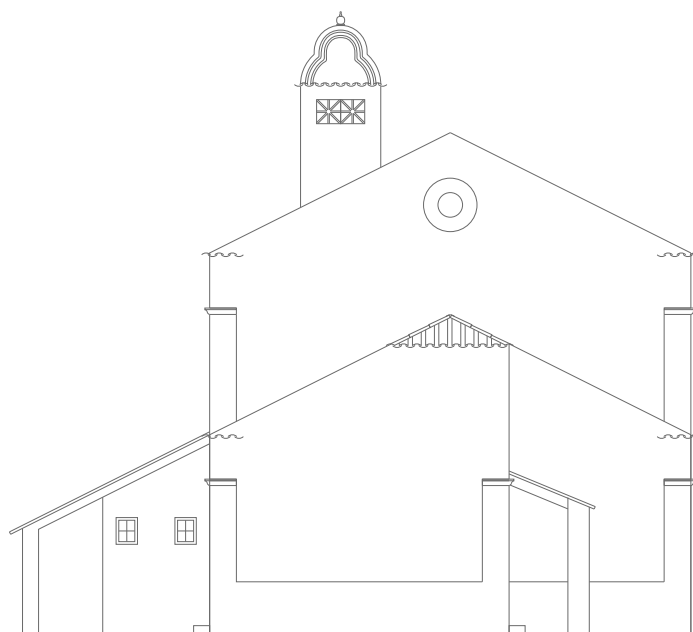
Alçado Tardoz

Lote(s): 21 - 22

Tipo(s): IC - IIC

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

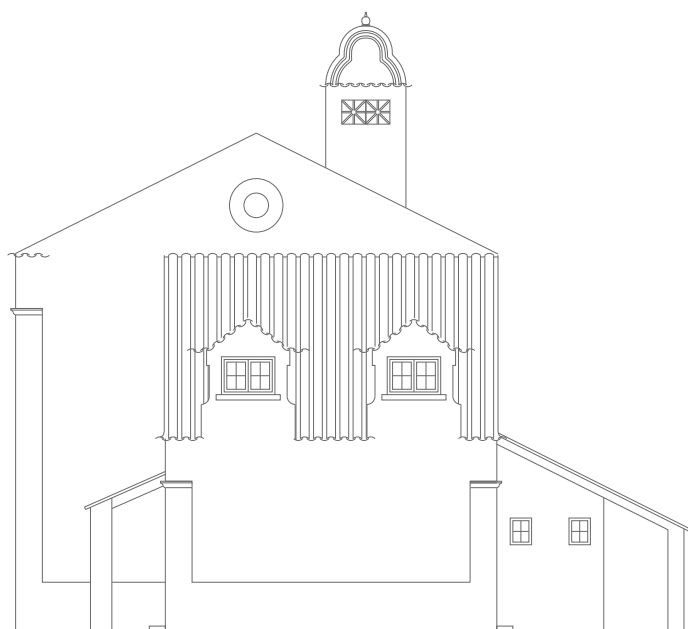
BCFP_CatDG_C_2016_013

Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 21 - 22

Tipo(s): IC - IIC

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_013

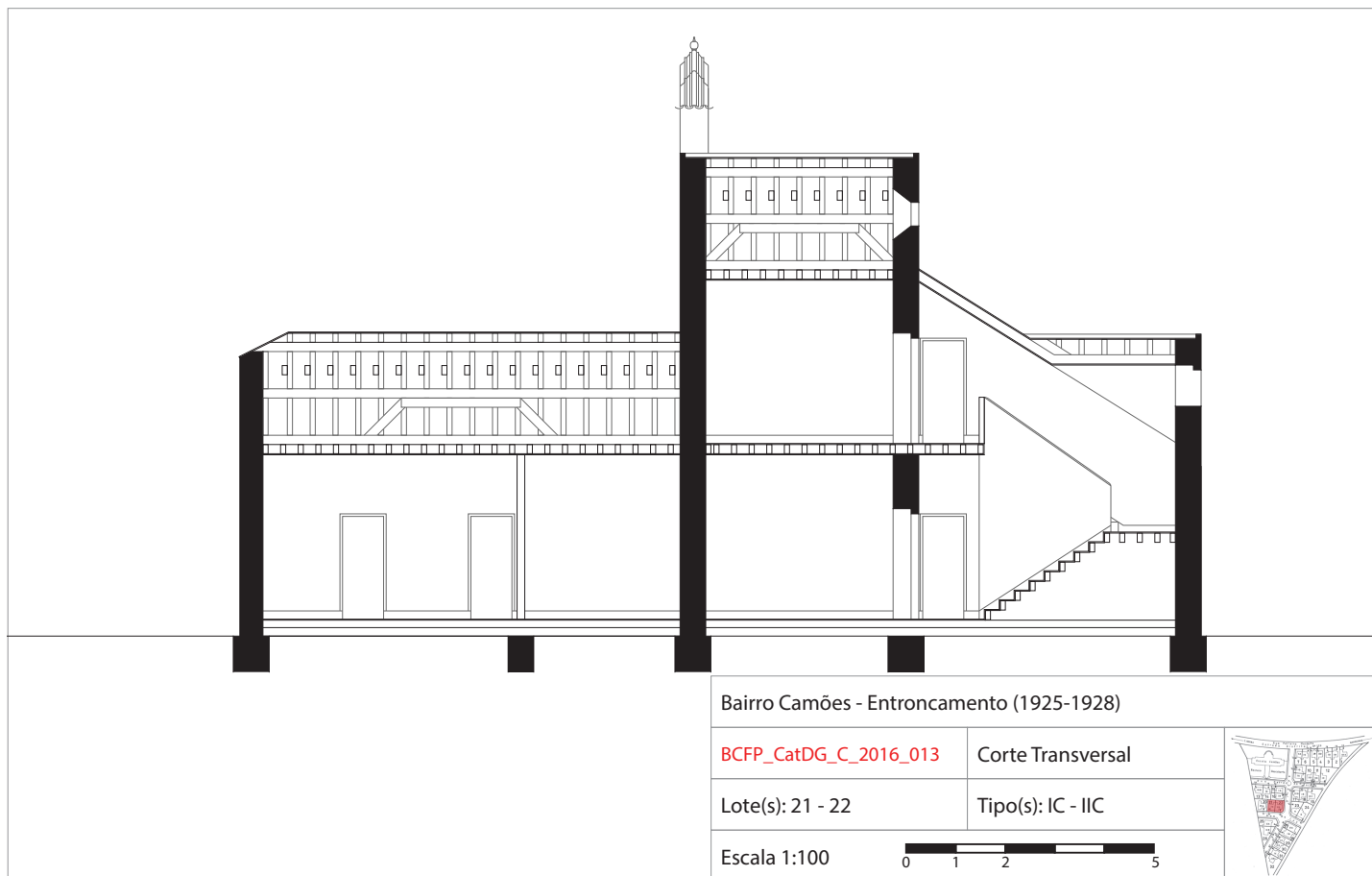
Alçado Lateral Direito

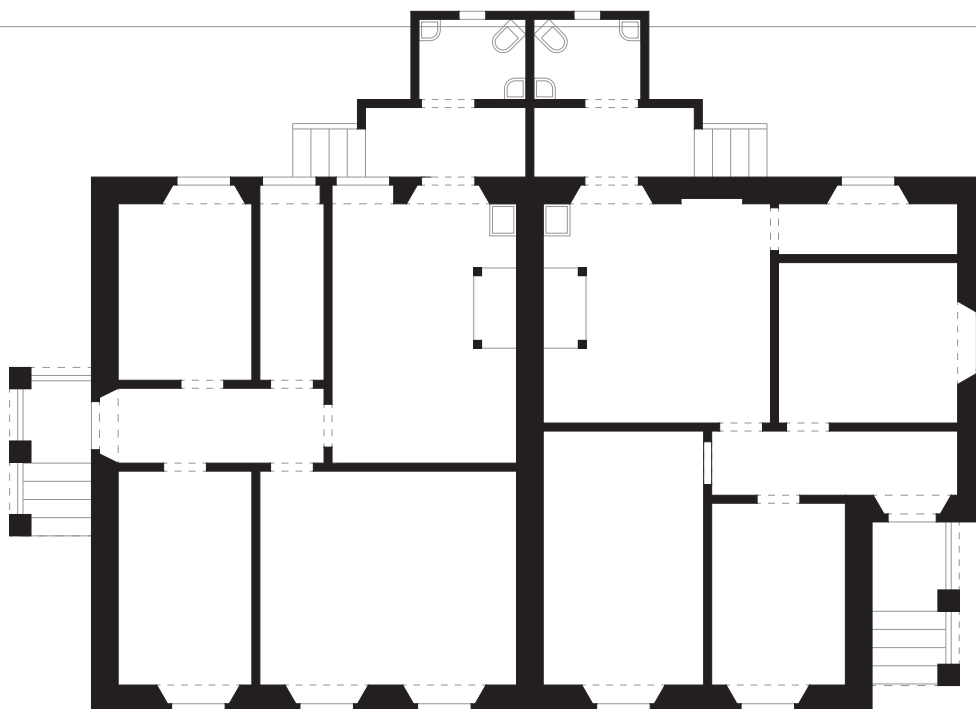
Lote(s): 21 - 22

Tipo(s): IC - IIC

Escala 1:100







Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

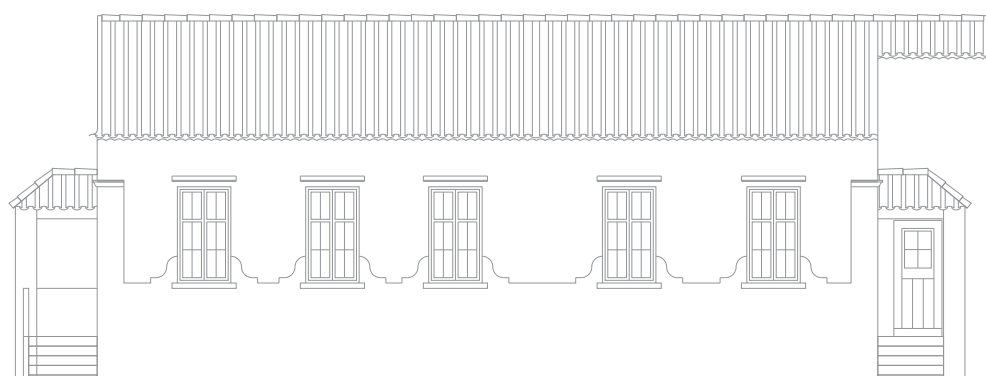
BCFP_CatDG_C_2016_014

Planta piso 0

Lote(s): 23 - 24

Tipo(s): H - E

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_014

Alçado Frontal

Lote(s): 23 - 24

Tipo(s): H - E

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

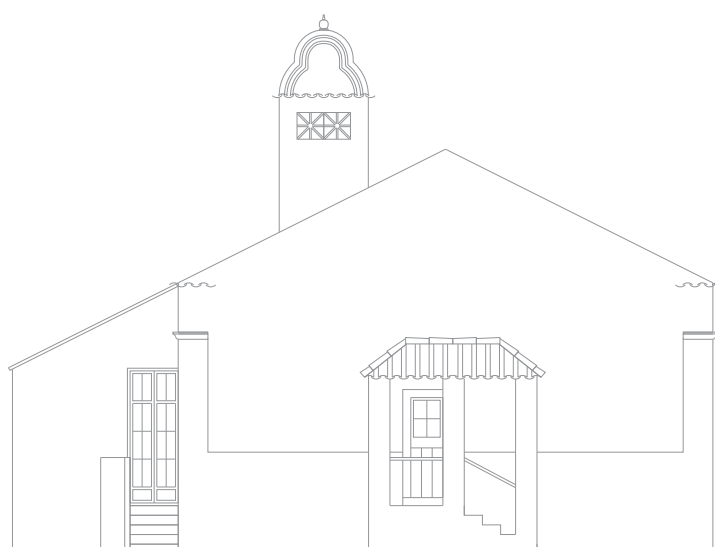
BCFP_CatDG_C_2016_014

Alçado Tardoz

Lote(s): 23 - 24

Tipo(s): H - E

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_014

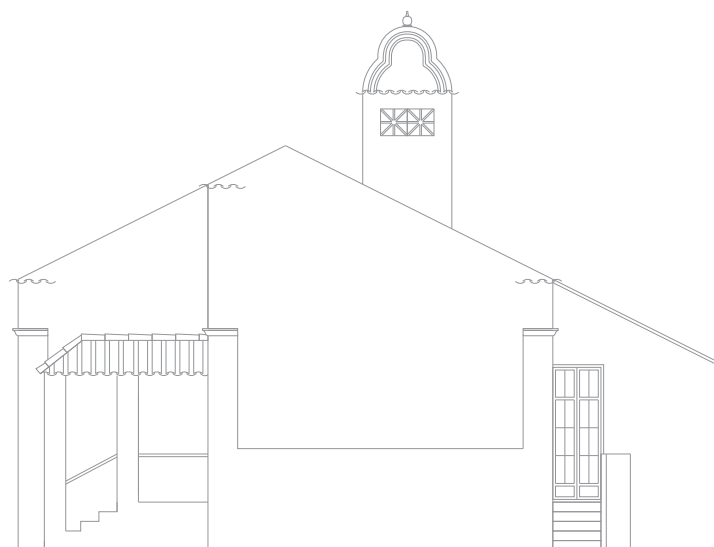
Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 23 - 24

Tipo(s): H - E

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

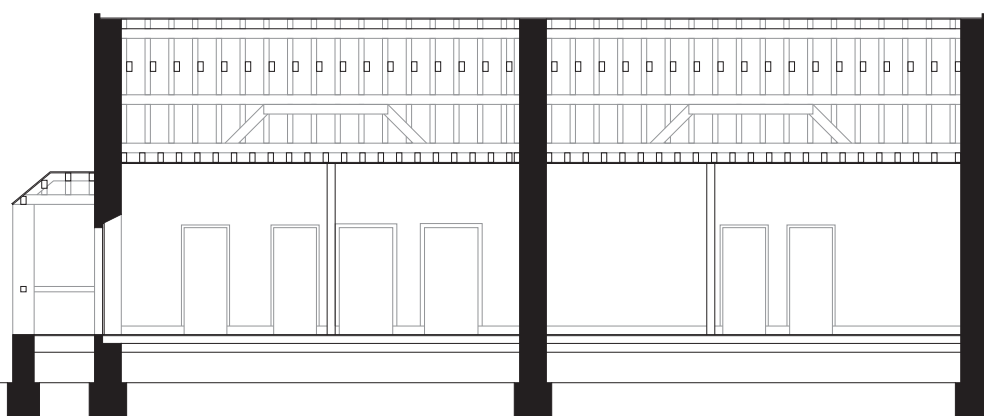
BCFP_CatDG_C_2016_014

Alçado Lateral Direito

Lote(s): 23 - 24

Tipo(s): H - E

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_014

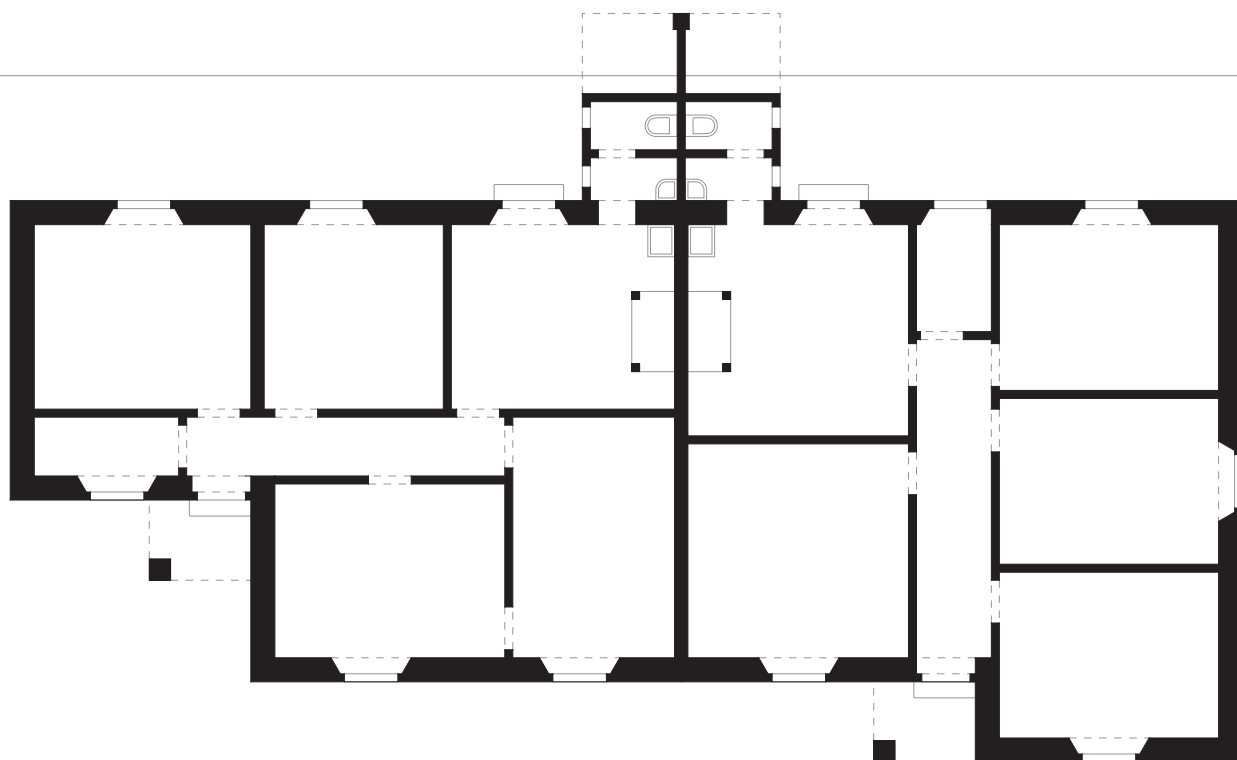
Corte Transversal

Lote(s): 23 - 24

Tipo(s): H - E

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

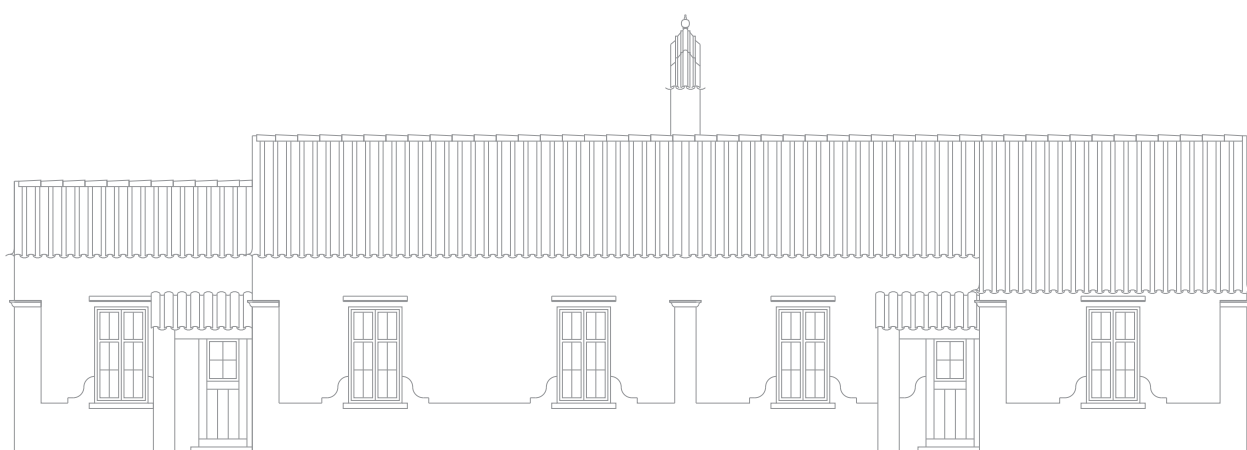
BCFP_CatDG_C_2016_015

Planta piso 0

Lote(s): 25 - 26

Tipo(s): IIA - IIB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_015

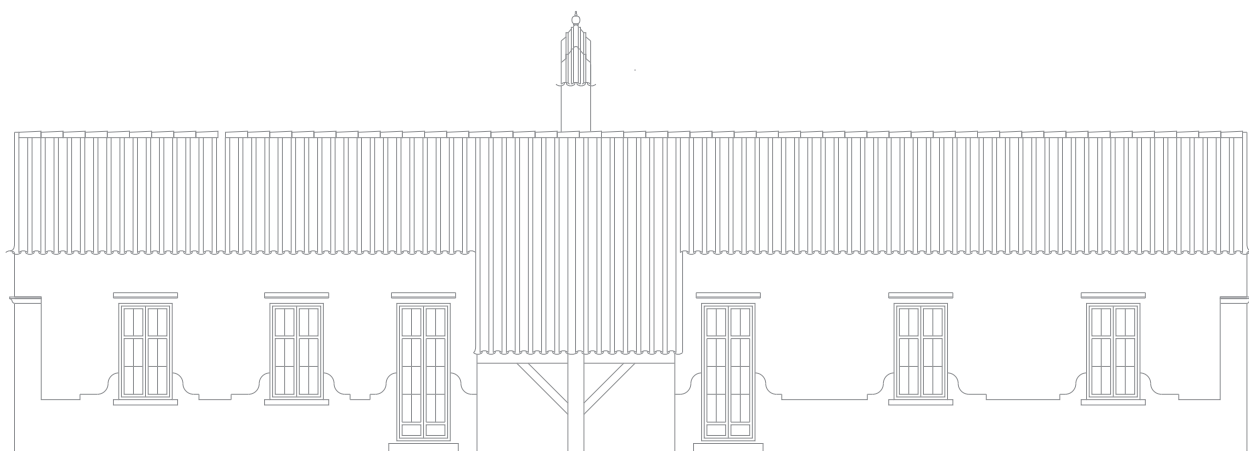
Alçado Frontal

Lote(s): 25 - 26

Tipo(s): IIA - IIB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

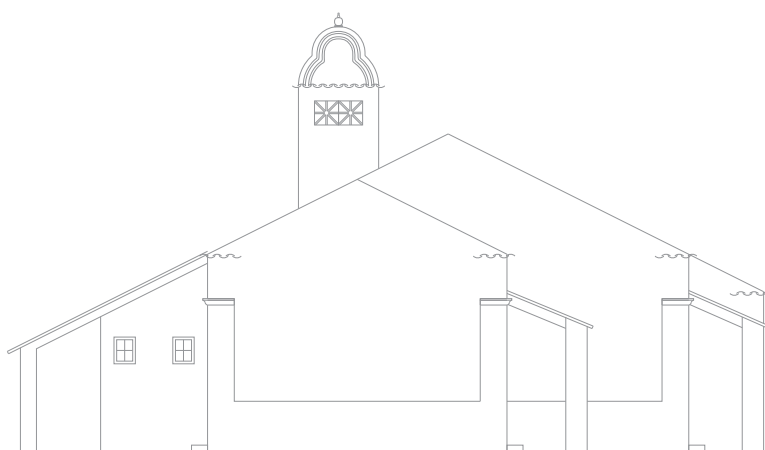
BCFP_CatDG_C_2016_015

Alçado Tardoz

Lote(s): 25 - 26

Tipo(s): IIA - IIB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_015

Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 25 - 26

Tipo(s): IIA - IIB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

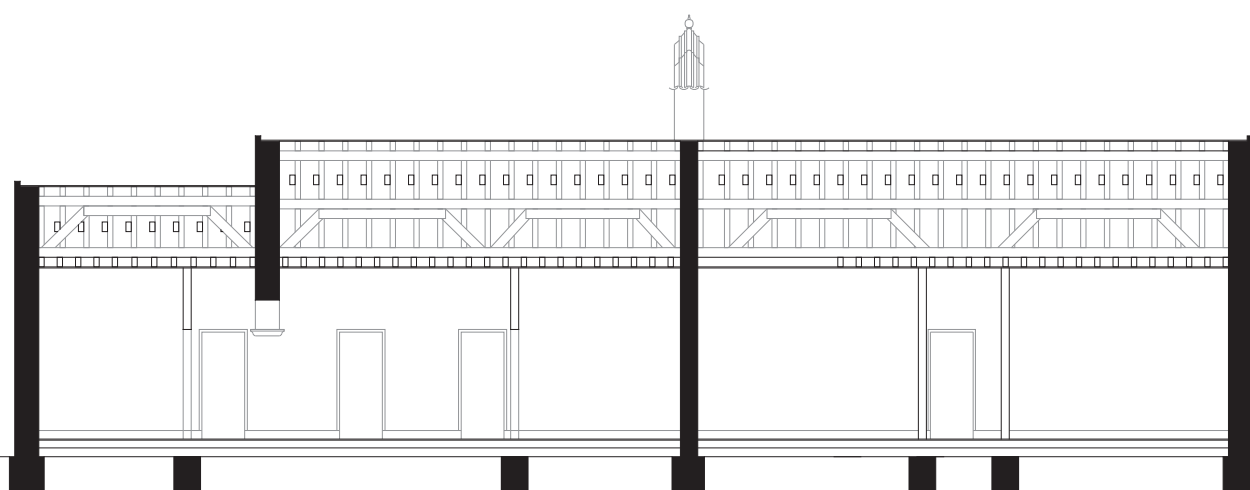
BCFP_CatDG_C_2016_015

Alçado Lateral Direito

Lote(s): 25 - 26

Tipo(s): IIA - IIB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_015

Corte Transversal

Lote(s): 25 - 26

Tipo(s): IIA - IIB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_016

Planta piso 0

Lote(s): 27 - 28

Tipo(s): IIA - IB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_016

Alçado Frontal

Lote(s): 27 - 28

Tipo(s): IIA - IB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_016

Alçado Tardoz

Lote(s): 27 - 28

Tipo(s): IIA - IB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_016

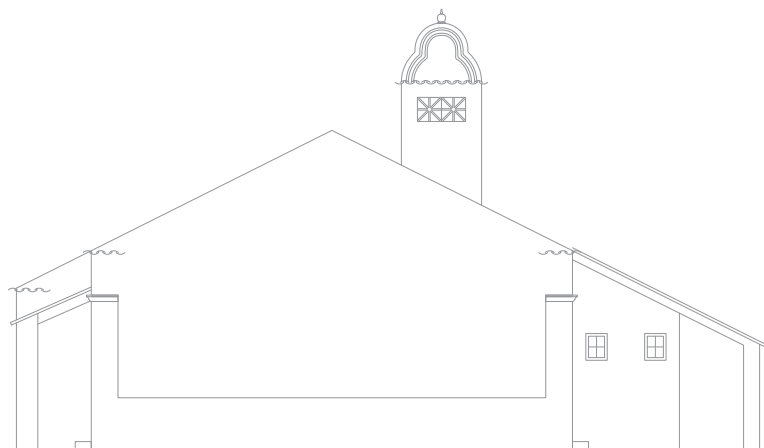
Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 27 - 28

Tipo(s): IIA - IB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

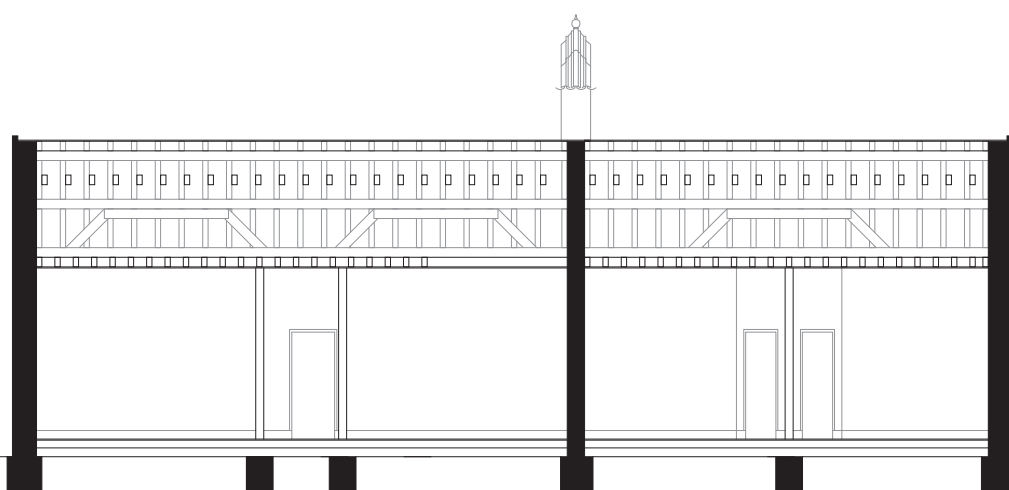
BCFP_CatDG_C_2016_016

Alçado Lateral Direito

Lote(s): 27 - 28

Tipo(s): IIA - IB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_016

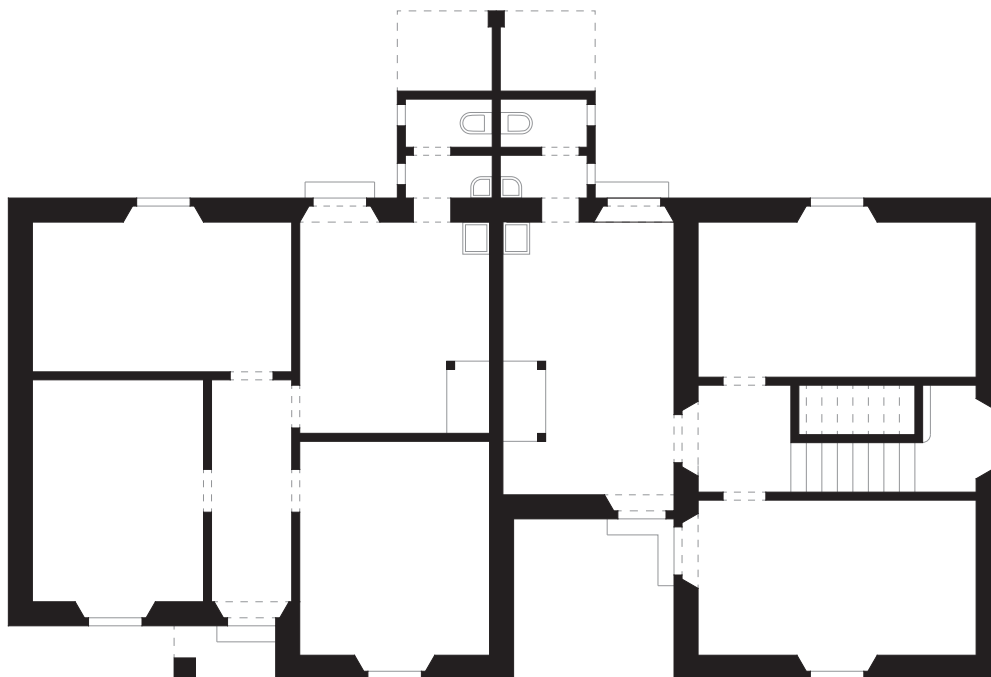
Corte Transversal

Lote(s): 27 - 28

Tipo(s): IIA - IB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

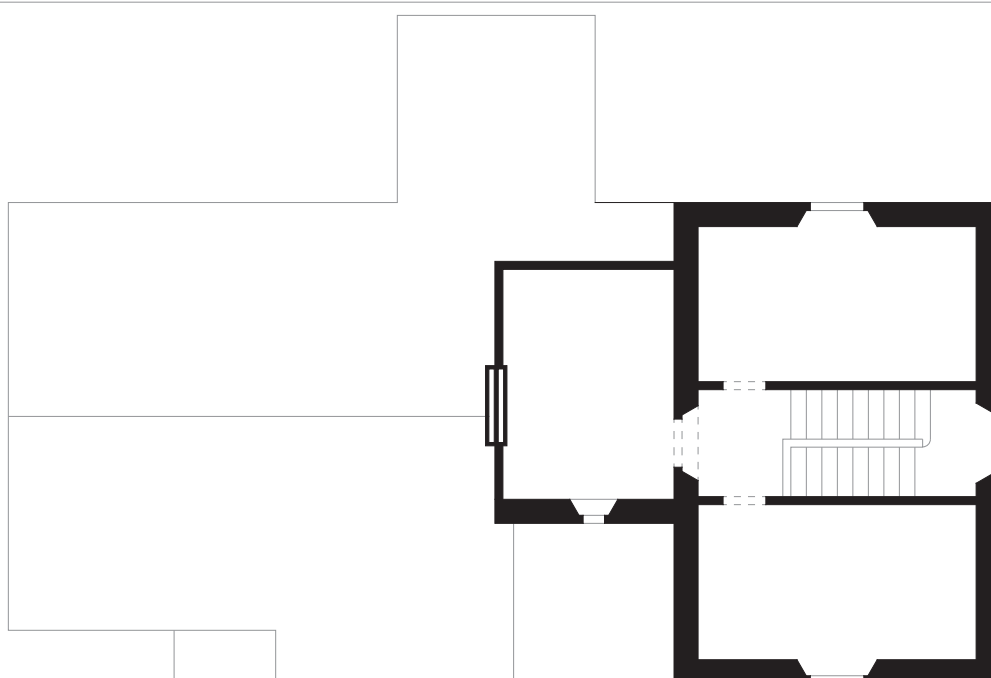
BCFP_CatDG_C_2016_017

Planta piso 0

Lote(s): 29 - 30

Tipo(s): ID - IID

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_017

Planta piso 1

Lote(s): 29 - 30

Tipo(s): ID - IID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

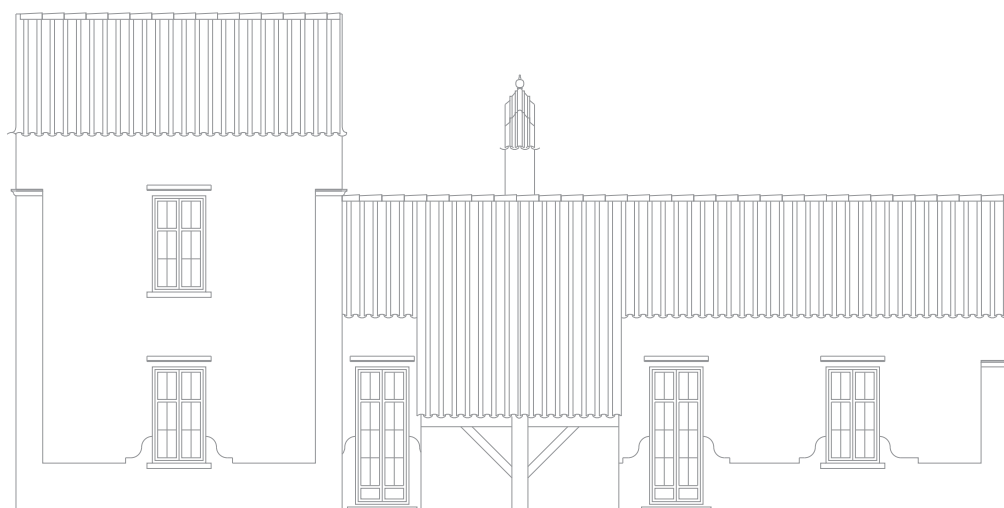
BCFP_CatDG_C_2016_017

Alçado Frontal

Lote(s): 29 - 30

Tipo(s): ID - IID

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_017

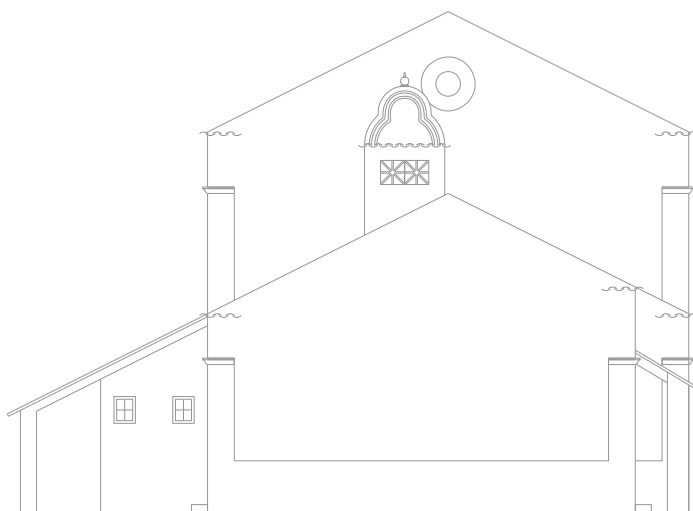
Alçado Tardoz

Lote(s): 29 - 30

Tipo(s): ID - IID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_017

Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 29 - 30

Tipo(s): ID - IID

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_017

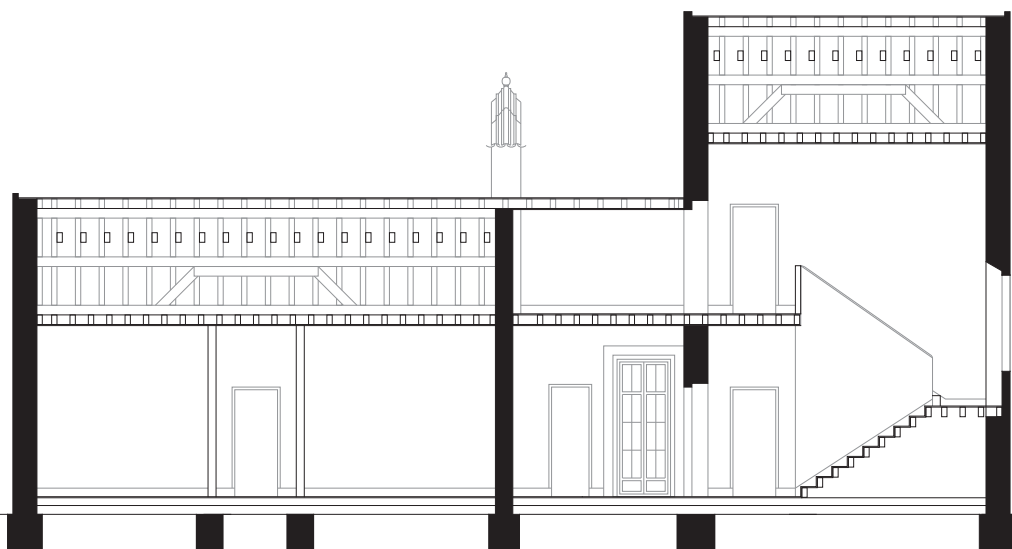
Alçado Lateral Direito

Lote(s): 29 - 30

Tipo(s): ID - IID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_017

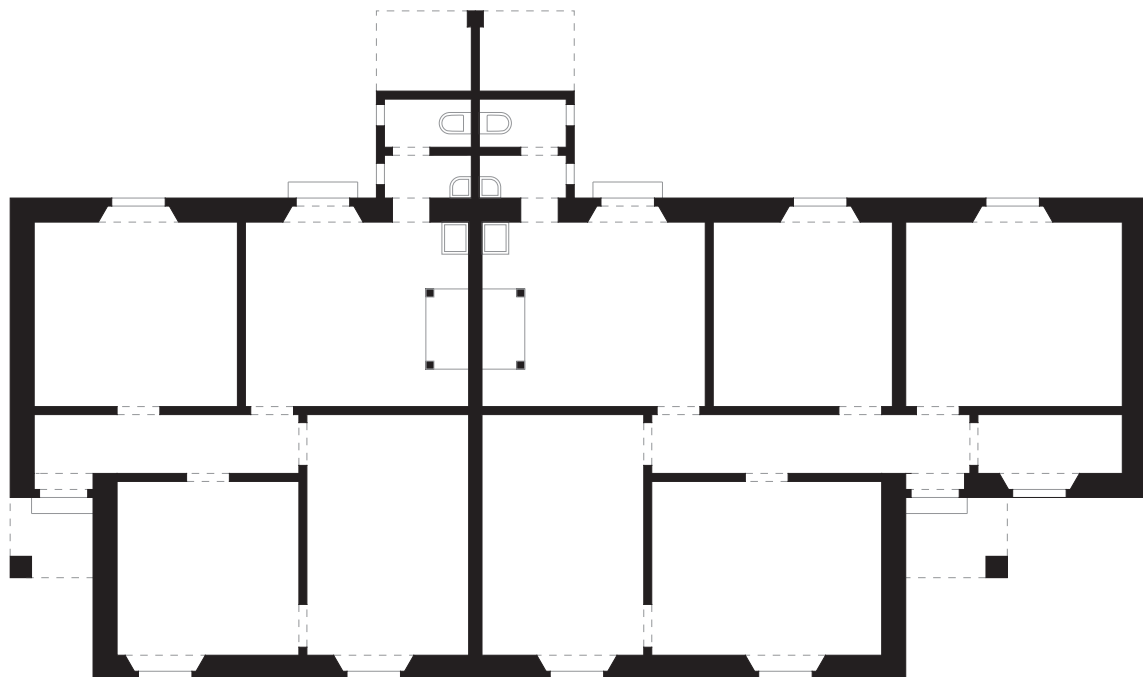
Corte Transversal

Lote(s): 29 - 30

Tipo(s): ID - IID

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

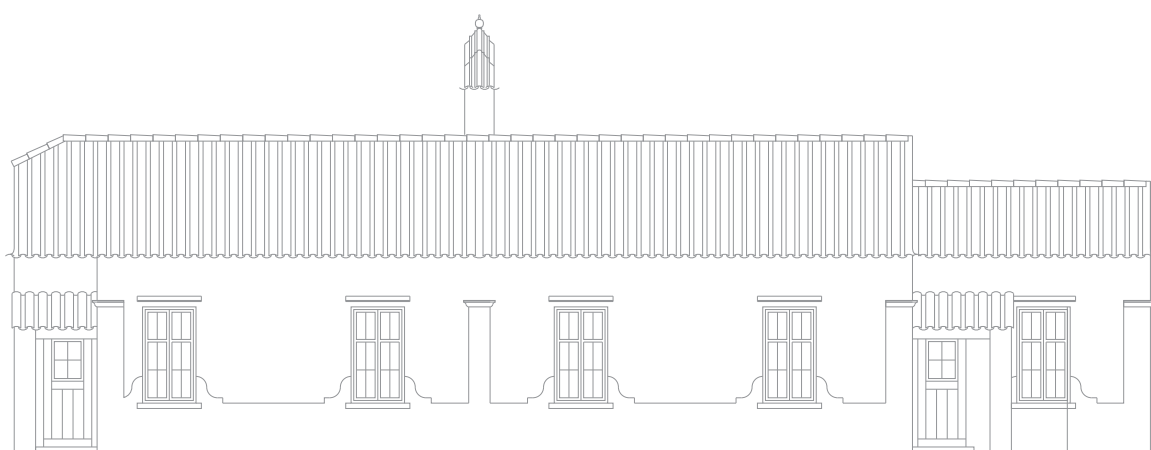
BCFP_CatDG_C_2016_018

Planta piso 0

Lote(s): 31 - 32

Tipo(s): IC - IIB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_018

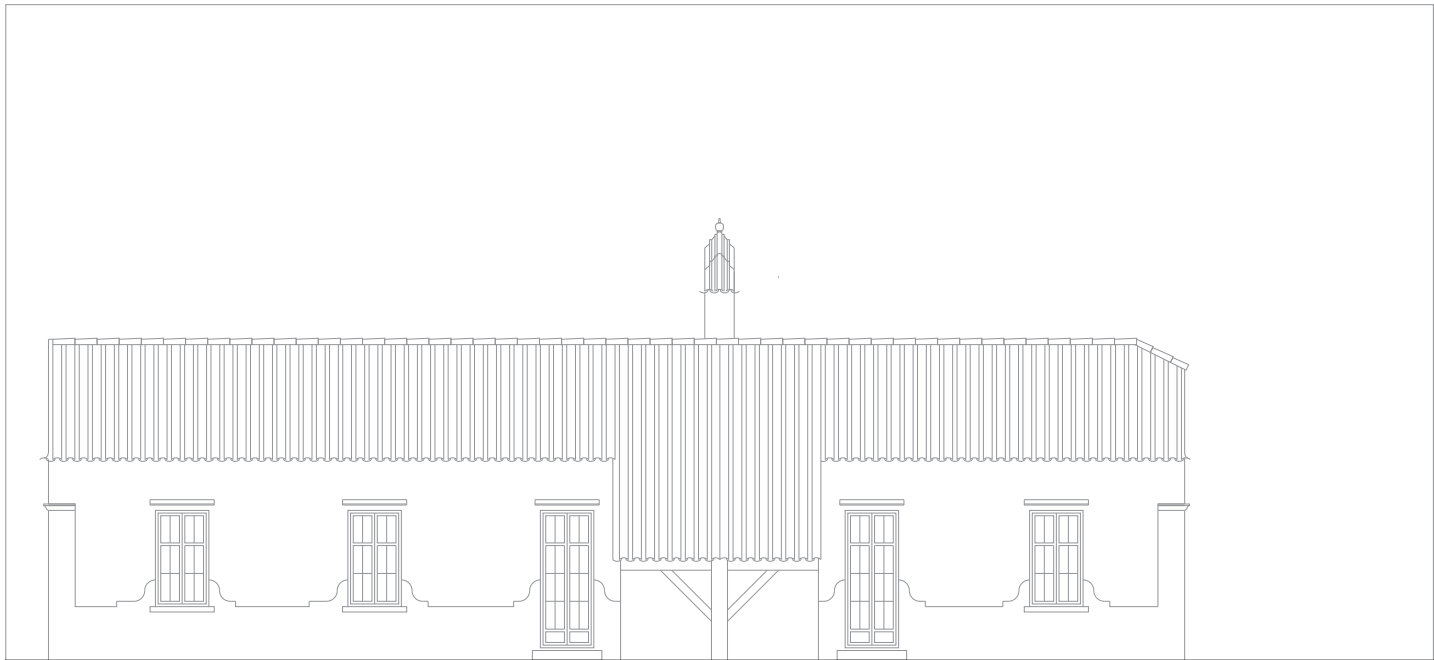
Alçado Frontal

Lote(s): 31 - 32

Tipo(s): IC - IIB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

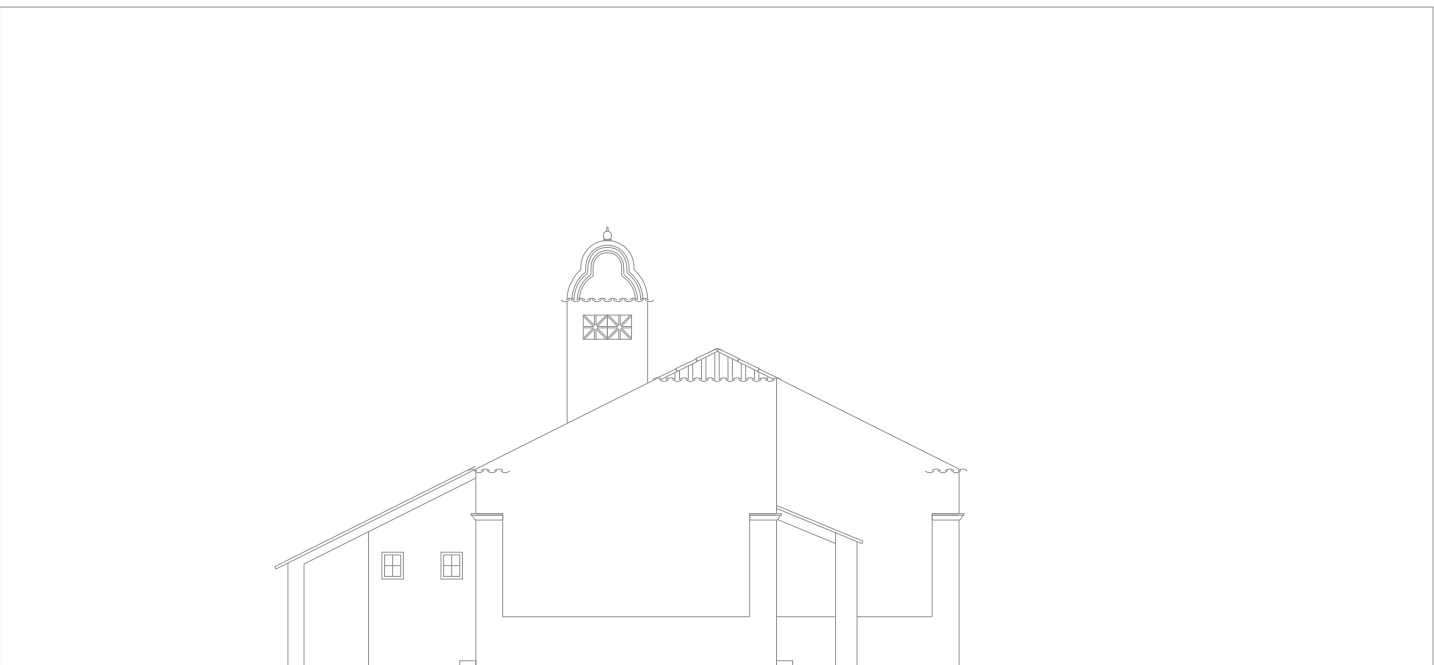
BCFP_CatDG_C_2016_018

Alçado Tardoz

Lote(s): 31 - 32

Tipo(s): IC - IIB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_018

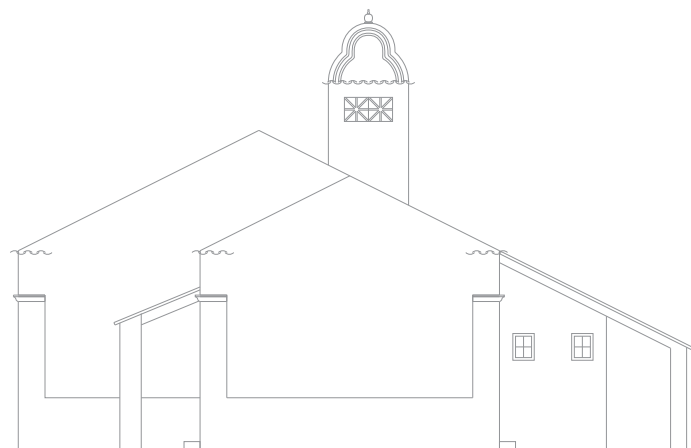
Alçado Lateral Esquerdo

Lote(s): 31 - 32

Tipo(s): IC - IIB

Escala 1:100





Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

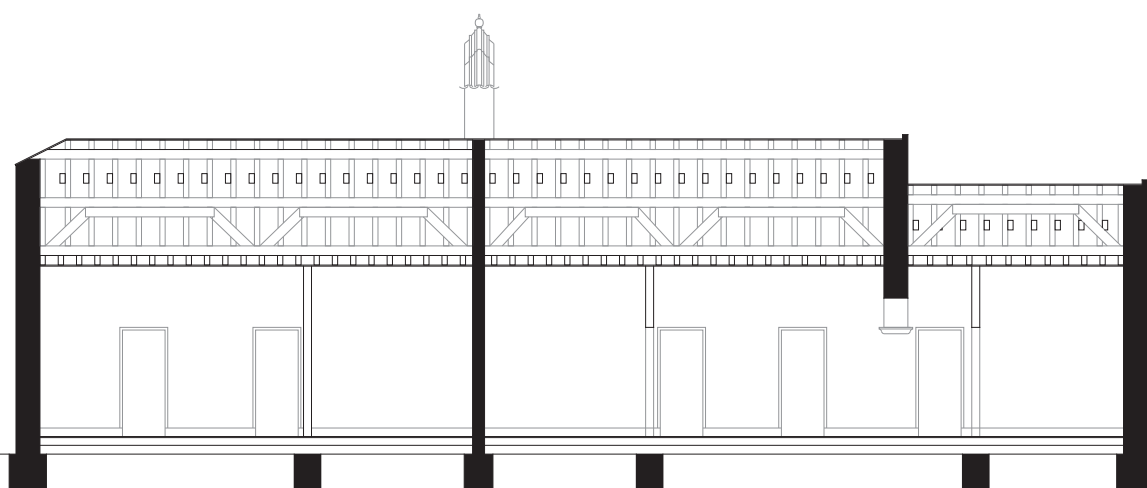
BCFP_CatDG_C_2016_018

Alçado Lateral Direito

Lote(s): 31 - 32

Tipo(s): IC - IIB

Escala 1:100



Bairro Camões - Entroncamento (1925-1928)

BCFP_CatDG_C_2016_018

Corte Transversal

Lote(s): 31 - 32

Tipo(s): IC - IIB

Escala 1:100



